الخلافات العربية في الخليج ومحكمة العدل الدولية

د. سامي شبر(*)

أعلنت حكومات كل من البحرين، ومصر، والمملكة العربية السعودية، والإمارات العربية المتحدة (الدول الأربع) في ٥ حزيران/ يونيو ٢٠١٧ قطع العلاقات الدبلوماسية مع قطر واتخاذ إجراءات تقيد المواصلات الأرضية والبحرية والجوية وتتضمن هذه الإجراءات منع الطائرات المسجلة في قطر، والتي تحمل الجنسية القطرية وفقاً لمعاهدة شيكاغو للنقل الجوي المدني عام ١٩٤٤ (المادة ١٧)، من النزول في أو الإقلاع من مطارات تلك الدول وكذلك المرور في الفضاء الجوي والبحر الإقليمي لها. وكذلك فرضت الدول الأربعة بعض القيود على الطائرات غير المسجلة في قطر (أي الطائرات الأجنبية) التي تُقلع من وإلى قطر، والتي تتطلب من هذه الطائرات الحصول على موافقات مسبقة من سلطات الطيران المدني لتلك الدول قبل المرور بفضائها الجوي.[2] وقد أدّعت الدول الأربع بأن هذه الإجراءات فرضت ضد قطر نتيجة لخرقها التزاماتها الدولية، في اتفاقيات الرياض لعام ٢٠١٣ والاتفاقيات ذات العلاقة بين عام ٢٠١٤، والمسمات «اتفاقيات الرياض»، وخرقها لالتزامات أخرى في القانون الدولي.[3]

وقد احتجت قطر ضد هذه الإجراءات واعتبرتها خرقاً لالتزامات الدول الأربع المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو. وبما أن الأمر يتعلق بالطيران المدني الدولي وسلامته قد قدمت قطر في ١٥ حزيران/ يونيو ٢٠١٧[4]، شكوى ضد هذه الإجراءات إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولية.

International Civil Aviation Organization (ICAO)[٥]

وفي ٣٠ تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٧، قدمت قطر طلباً جديداً إلى مجلس المنظمة إدعت فيه بأن الإجراءات التي فرضتها الدول الأربع مخالفة لالتزاماتها الدولية تحت المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو.[6] وتنص المادة ٨٤ على حل المنازعات بين الدول الأطراف التي تتعلق

(*) بروفيسور في القانون الدولي . جنيف . سويسرا

samishubber@sunrise.ch

بتفسير أو تطبيق معاهدة شيكاغو وملحقاتها التي لا يمكن حلها بالمفاوضات، وحق أي طرف في النـزاع إحالته إلى مجلس المنظمة لحله. ويحق لأي دولة طرف أن تستأنف قرار المجلس إلى هيئة تحكيم أو إلى محكمة العدل الدولية الدائمة، التـي حلّت محلها محكمة العدل الدولية. لذا فأن أحالت النزاع من قبـل قطر إلى مجلس منظمة الطيـران المدنـي الدوليـة تـم وفقـاً لنصوص معاهدة شـيكاغو ومقبول من الناحية القانونية. ولعل من المفيد الإشـارة إلى أن هناك قضيتين تتعلـق بالنزاع عن تفسـير أو تطبيق المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو بين الهند وباكستان الأولى عـام ١٩٥٣ والثانيـة عـام ١٩٧٢، احيلتا إلى مجلس منظمة الطيران الدولية.

قضيـة النـزاع حـول المـادة ٨٤ مـن معاهدة شيكاغو[7]

قدمـت قطـر طلبـاً وبيانات إلى مكتـب الأمين العام لمنظمـة الطيران المدنـي الدولية بتاريخ ١٥ حزيران/ يونيو ٢٠١٧ بهدف تقديم شكوى إلى مجلس المنظمة، ضد التقييدات الجوية التي فرضتهـا البحرين ومصـر والمملكـة العربية السـعودية والإمـارات العربية المتحـدة. وفي ٣٠ تشـرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٧، قدمت قطر طلبـاً ومذكرة إلى مجلـس المنظمة، وفقاً للمادة ٨٤ من معاهدة شـيكاغو مدعيـة بأن التقييدات الجوية التي فرضتها تلك الدول على الطائرات القطرية خرقت التزاماتها الدولية تحت معاهدة شيكاغو.

وبتاريـخ ١٩ آذار/ مارس ٢٠١٨ قدمت الدول الأربـع المشـتكى عليهـا إلى مجلـس المنظمة اعتراضيـن أوليين، يقضـي الأول منهما بأن المجلـس لا يملك الأهليـة القانونيـة للنظر في النـزاع وفقـاً لمعاهدة شـيكاغو لأن الموضوع الأساسـي للنـزاع يتعلق بأمور خـارج معاهدة شـيكاغو، وأن موضوع التقييدات الجوية يمكن ككييفهـا كإجراءات قانونيـة مضادة (Coun-termeasures) وفقـاً للقانـون الدولي. وفي الاعتـراض الثانـي قالـت الـدول الأربعة بأن قطر فشلت بتطبيق الشرط المسبق المنصوص عليه فـي المادة ٨٤ من اتفاقية شـيكاغو، وهو شرط المفاوضات بين الأطراف المتنازعة قبل الذهـاب إلـى المجلس، والمنصـوص عليه في المـادة ٢ فقـرة فرعية (٣) مـن قواعد منظمة الطيـران الدولية لحـل المنازعـات. لذا ادعت الـدول الأربعة بـأن المجلس لا يملـك الأهلية القانونية للنظر بادعاءات قطر، أو كطلب بديل بأن طلب قطر غير مقبول من الناحية القانونية.[8]

وفي ٢٩ حزيران/ يونيو ٢٠١٨، اتخذ المجلس قـراراً رفض فيـه الاعتراضـات الأولية التي رفعتها الدول الأربعة والتي ادعت بأن المجلس لا يملك الأهلية القانونية للنظر في النزاع، وكذلك اعتبر المجلـس الاعتراضين كاعتراض واحد.[9] وفـي ٤ تموز/ يوليـو ٢٠١٨، قدمت الدول الأربع اسـتئنافاً مشتركاً ضد قرار المجلس إلى محكمة العدل الدولية وفقاً للمادة ٨٤ من معاهدة شـيكاغو.[01] ويعتبر هذا الاستئناف مقبولاً من الناحيـة القانونية وموافق للمادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو. وفي نزاع مماثل بين الهند والباكستان عام ١٩٥٢، اشتكت الهند ضد إجراءات اتخذتها باكستان التي قيدت بها مرور الطائرات الهندية

في فضائها الجوي، أمام مجلس منظمة الطيران المدنـي الدولية والذي دعـا الطرفين للتفاوض لحل النزاع وتم التوصل على حل سلمي للنزاع.[11] وفي عام ١٩٧٢، اشـتكت الباكسـتان ضد منع الهند للطائرات الباكستانية من المرور فوق فضائها الجوي، خلافاً لمعاهدة شيكاغو واتفاقية الترانزيـت لدى مجلس المنظمة وفقاً للمادة ٨٤ من معاهدة شـيكاغو. ونظر المجلس في النزاع لان الهنـد ادعت بأن مجلـس المنظمة لا يملك الأهليـة القانونية للنظر في النزاع، واسـتأنفت قرار المجلس أمام محكمة العدل الدولية.[21]

١-الحجج القانونية لأطراف النزاع

إن الحجة القانونية التي اعتمدت عليها قطر أمام محكمة العدل الدولية أن مجلس منظمة الطيران المدنـي الدولية يملك الأهلية القانونية للنظر في النـزاع، ولأن النزاع يتعلق بتفسـير أو تطبيق اتفاقية شـيكاغو. وبينت قطـر بأنه لا يوجد أي تحديد لصلاحية المجلس في اتفاقية شـيكاغو أو قواعد منظمة الطيران الدولية لحل المنازعات. وأدعت قطر بأن الشـكوى التي قدمتها لمجلس المنظمة في ٢٠ تشـرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٧ تتعلق بتفسـير أو تطبيق معاهدة شـيكاغو، لذا فإن المجلس رفض بشكل صحيح الاعتراضات الأولية التي قدمتها الدول الأربع. وذهبت للقول إلى أن المجلس يملك الأهلية القانونية للنظر في شكواها على الرغم من ادعاء الدول الأربع إلى أن الشكوى تثير أمور تقع خارج نطاق معاهدة شـيكاغو، أو أن النزاع في الواقع يقع في نطاق أوسـع من نطاق معاهدة شيكاغو بين الأطراف المتخاصمة.[31]

وكذلك طلبـت قطر من المجلـس أن يقرر بأن الدول الأربـع قد خرقـت التزاماتهـا القانونية المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو وملاحقها وقواعـد أخرى في القانون الدولي وطلبت قطر مـن المجلـس أن يحث تلـك الـدول على رفع التقييـدات التـي فرضتهـا على طائـرات قطر فوراً وأن تلتزم تلـك الدول بما جاء في معاهدة شيكاغو وملاحقها وأن تتفاوض بحسن نية حول التعاون المنسـجم فـي الحماية وسـلامة وأمن ونظـام الطيران المدنـي الدولي فـي المنطقة. وأشـارت قطر إلى أن الإجراءات التي اتخذتها تلك الدول تشـكل خرقـاً للمـواد ٢، ٣مكررة، ٤، ٥، ٦، ٩، ٣٧، ٨٩. ويجـب القـول إلى أن موقف قطـر صحيح من الناحية القانونية إذ أنه يستند على نصوص واردة في معاهدة شيكاغو والتي يتعلق بسـيادة الدول والتزاماتها وسلامة الطيران المدنـي الدولي ودور منظمة الطيران المدنـي الدوليـة.[41] لـذا يبدو لنـا واضحاً بأن النزاع موضوع البحث يتعلق بتفسير أو تطبيق نصوص معاهدة شيكاغو لذا فانه يخضع لنطاق المـادة 84 فـي المعاهدة. اما الحجـج القانونية التي اسـتندت عليها الدول الأربع في استئنافها المشترك امام محكمة العدل الدولية فهي ثلاث :

أولاً: خرق في الإجراءات القضائية الأساسـية Due processمن قبل مجلس المنظمة، وأن قـرار المجلس خرق بشـكل واضح هـذا المبدأ وحق تلك الدول بعرض موقفها امامه. [51]

ثانيـاً: ان المجلـس ارتكـب خطـأً فـي الوقائع والقانون عندما رفض اعتراضهم الأولي الأول علـى أهليتـه القانونيـة للنظر في النـزاع. وقد ادعت تلك الدول بأن قيام المجلس في ابداء رأي

عن النزاع يستدعي نظرة في قضايا تقع خارج نطاق اختصاصاته، وبالذات موضوع شرعية الإجراءات المضادة، وكذلك بعض التقييدات في الفضاء الجوي التي فرضتها تلك الدول. وأدعت تلك الدول وفي حجة بديلة بأن شكوى قطر غير مقبولة قانونياً.[61]

ثالثاً: ان المجلس ارتكب خطأ عندما رفض الاعتراض الاولي والثاني لتلك الدول الذي ادعت فيه بأن قطر فشلت في تنفيذ الشرط المسبق، المنصوص عليه في المادة ٨٤ في معاهدة شيكاغو، أي التفاوض لحل النزاع قبل الذهاب الى مجلس المنظمة. لذا فأن المجلس لا يملك الأهلية القانونية للنظر في النزاع.[71]

٢ـ حكم محكمة العدل الدولية

بعد انتهاء الإجراءات القضائية المكتوبة والشفهية أمام المحكمة من قطر والدول الأربع، بدأت المحكمة كعادتها بالنظر في موضوعين أساسيين قبل البدء بالنظر في النزاع الرئيس، وهما أهلية المحكمة للنظر في النزاع، أي قبول الأطراف المتنازعة بصلاحية المحكمة، ثم وجود نزاع قانوني بين الأطراف.

أما فيما يتعلق بأهلية المحكمة للنظر في النزاع فقد رجعت المحكمة الى المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو التي تعطي الدول الأربع الحق باستئناف قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولية الى محكمة العدل الدولية. لذا اقتنعت المحكمة بأن لها الأهلية القانونية للنظر في الاستئناف، مشيرة الى قرارها في النزاع بين الهند وباكستان عام ١٩٧٢ [81]، والذي سبقت الإشارة اليه. أما بخصوص وجود موضوع نزاع قانوني بين الدول المعنية، فقد رجعت المحكمة مرة أخرى إلى المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو تحت عنوان حل النزاعات والتي تنص على اصطلاح «أي خلاف»، وفي هذا النطاق استعادت المحكمة تعريف النزاع من محكمة العدل الدولية الدائمة الى انه خلاف عن نقطة قانونية أو نقطة تتعلق بوقائع، أو خلاف في وجهات نظر قانونية أو خلاف في المصالح بين شخصين [91] لذا فأن موضوع النزاع بين الدول المعنية يدخل في ضمن تعريف النزاع القانوني المذكور وأن المحكمة لها الأهلية القانونية للنظر في الاستئناف المقدم من الدول الأربع. ثم ذهبت المحكمة للنظر في الحجج القانونية التي قدمتها الدول الأربعة للطعن في قرار المجلس كالآتي :

عدم أهلية مجلس المنظمة للنظر في النزاع

قد ادعت الدول الأربعة بأن الإجراءات التي اتخذتها ضد قطر تشكل إجراءات مضادة[02] يعترف القانون الدولي العام بشرعيتها، واتخذت كرد فعل لمخالفة قطر الخطيرة والمتعددة والمستمرة لالتزاماتها الدولية ضد الإرهاب وعدم التدخل في شؤونهم الداخلية. وان أي من هذه الأمور لا يقع في نطاق الاهلية القانونية لمجلس المنظمة تحت المادة ٨٤ في معاهدة شيكاغو. ان النزاع عن غلق الأجواء ضد طائرات قطر هو نزاع محدود ولا يمكن فصله عن تلك المواضيع الواسعة، وأن هذا الغلق لا يمكن ان يُحكم عليه بشكل منفرد. فهذه الأمور تقع خارج نطاق المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو، لذا فأن المجلس لا يملك الأهلية القانونية للنظر في شكوى قطر. لذلك تطلب الدول الأربعة من

المحكمــة بالحكم بأن مجلــس المنظمة لا يملك الأهليــة القانونيــة للنظر في شــكوى قطر.[12] واجابــت المحكمة على هذه الحجة بأن الخلاف بين الدول الأطراف أمام المجلس يتعلق بتفسير او تطبيــق معاهدة شــيكاغو وملحقاتها، لذا فأن النــزاع يقع فــي نطاق المادة ٨٤ مــن المعاهدة وبيّنت المحكمــة بأن كون النزاع يقع في مجال أوســع لا يحرم مجلــس المنظمة من ممارســة صلاحيتــه وفقاً للمادة ٨٤. وأشــارت المحكمة بأنــه وقع في الماضي نزاعات قانونية بين دول مســتقلة وبحكــم طبيعة هذه النزاعــات فيحتمل حدوثها في مجالات سياســية وفي الغالب تشكل عنصر واحد فقط من نزاعات سياســية واســعة وطويلة الأمــد بين الدول المعنية، مشــيرة الى قضية النزاع بين الولايات المتحدة وإيران عن الرهائن عــام ١٩٨٠.[22] وذهبت المحكمة الى القول بــأن الأهلية القانونية للمجلس تعتمد على صفة النزاع المعروض على المجلس والأمور التــي رفعت فــي النزاع وليس علــى الدفاعات التــي تقــدم علــى اصــل النــزاع او اعتبارات أخــرى والتــي تصبــح ذات علاقــة فقــط بعد تقريــر موضوع الأهلية القانونية، مشــيرة الى قضية النزاع الهندي ـ الباكســتاني عام ١٩٧٢. وقالــت المحكمة ان هذه الأســباب تنطبق على الاستئناف للدول الأربع، لذلك حكمت المحكمة بــأن مجلس المنظمة لــم يرتكب أي خطأ عندما رفض الاعتراض الاولــي الأول للدول الأربع المتعلــق بأهليته القانونيــة.[32] فهذه الإجراءات التي اتخذتهــا محكمة العدل الدولية هي منطقية ومطابقــة لممارســاتها فــي قضايــا النزاعات الدوليــة التي تُعرض عليهــا. ان العدالة تفرض على أي محكمة سواء كانت دولية او داخلية ان تقــرر أولاً إذا كان النزاع المعروض عليها يقع في اهليتها القانونية واختصاصاتها، فاذا اقتنعت بأنهــا تملك الأهليــة القانونية فتذهــب بعد ذلك للنظر في وجود نزاع قانوني بين المتخاصمين، فإذا اقتنعت بذلك فســتنظر فــي حيثيات النزاع أمــا إذا وجــدت المحكمة بأنهــا لا تملك الأهلية القانونية فــي النظر في النزاع فأنها ســترفض النظر في القضية.

مخالفــة قطر لشــرط المفوضات قبــل الذهاب الــى مجلس المنظمة ادعت الــدول الأربعة بأن مجلــس المنظمة لا يملك الأهلية القانونية للنظر في النزاع بينها وبين قطر، لإن الأخيرة لم تلتزم بشــرط المفاوضات المنصوص عليه في المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو قبل عرض النزاع على المجلــس. وايضاً لم تلتزم بنص المادة ٢، ففقرة (٩) مــن قواعد منظمة الكيــران المدني الدولية بخصوص حــل النزاعات التي تشــترط وجود بيان من الدول المشــتكية بأن المفاوضات لحل النزاع قد حصلت لكنها لم تنجح في حل النزاع. وقــد اعترفت قطر بــأن النصــوص المذكورة تشــترط حصــول مفوضــات قبل الذهــاب الى المجلس لكنها بيّنت بأنه لا يوجد شكل او اجراء معين للمفوضات والتي يمكن ان تحدث في نطاق منظمــة دولية،[42] وأنها قامــت بمحاولة حقيقية للتفــاوض مــع الدول الأربع فــي ضوء منظمة الطيران المدني الدوليــة، بدءاً من ٥ حزيران/ يونيو ٢٠١٧ الــى ١٥ حزيران/ يونيو ٢٠١٧ عن طريق الرسائل الى منظمة الطيران المدني الدوليــة. وقــد طلبت قطر في تلك المراســلات عقد اجتماع للمجلــس للنظر في إجراءات غلق الأجواء في تلك الدول وفوق البحار العامة ضد

الطائرات المسجلة في قطر وضد دولة قطر.[52] وأشارت قطر ايضاً الى تبادل المناقشات بينها وبين الدول الأربع ضوء اجتماع المجلس الاستثنائي للمنظمة في ٣١ تموز/ يوليو ٢٠١، عندما طلبت من الدول الأربع رفع الحصار الجوي غير العادل الذي فرضته تلك الدول ضد الطائرات المسجلة في قطر، الامر الذي يشكل نزاع يتعلق بجوهر معاهدة شيكاغو. غير ان الدول الأربعة رفضت بشكل متواصل مناقشة موضوع الحصار الجوي.[62] وكذلك اشارت قطر الى محاولاتها للتفاوض من خلال دول أخرى كدولة الكويت والولايات المتحدة، لكن الدول الأربعة لم تستجب لهذه المحاولات.[72] وكذلك فشلت محاولة قطر للتفاوض مع ثلاثة من الدول الأربعة، وهي السعودية، والبحرين، والامارات العربية المتحدة، من خلال منظمة التجارة العالمية (WTO)، غير ان هذه الدول رفضت الدخول بأي حوار مع قطر.[82] أضف الى ذلك اتصل أمير دولة قطر هاتفياً بولي العهد السعودي في ٨ أيلول/ سبتمبر ٢٠١٧، وبتدخل الرئيس الأمريكي، لمحاولة التفاوض بدون أي نتيجة، وقررت السعودية بعدها وقف أي اتصال بقطر.[92] وكذلك اشارت دولة قطر الى بيانات قام بها بعض موظفيها في أجهزة الأمم المتحدة حول موضوع النزاع، والتي تظهر ارادتها الحقيقية للتفاوض لحل النزاع مع الدول الأربعة.[03] وكذلك اشارت قطر الى تصريحات ادلت بها الدول الأربعة ترفض التفاوض مع قطر.[13] ولهذه الأسباب فأن قطر استخلصت بأنها قامت بمحاولات صادقة للتفاوض مع الدول الأربعة وان أي محاولة أخرى للتفاوض معها ستكون بدون أي فائدة وان الدول الأربعة أظهرت عدم رغبتها للتفاوض بشكل كامل، مشيرة الى ما قالته محكمة العدل الدولية في قضية الموظفين الدبلوماسيين والقنصليين الامريكان في طهران عام ١٩٨٠، حث قالت المحكمة بأن رفض الحكومة الإيرانية الدخول في أي مناقشات حول موضوع النزاع، برغم اعتراض الولايات المتحدة، يكفي للوفاء بشرط التفاوض. وادعت قطر بأن قرار محكمة العدل الدولية ينطبق على النزاع بينها وبين الدول الأربعة.[23]

أما بالنسبة للمحكمة فقد اشارت بأن المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو والقواعد القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولية لحل النزاعات، تشير الى ان النزاعات بين الدول الأطراف التي تتعلق بتفسير أو تطبيق معاهدة شيكاغو تُحل من قبل المجلس فقط إذا لا يمكن حلها عن طريق المفاوضات (المادة ٨٤) او يدعو مجلس المنظمة الدول المعنية لحل النزاع عن طريق المفاوضات المباشرة (المادة ١٤ من القواعد القانونية للمنظمة) وبيّنت المحكمة بأن هناك نصوص متشابهة للمادة ٨٤ في معاهدات دولية أخرى والتي تشترط المفاوضات قبل الرجوع الى المحكمة، وقد فسرت المحكمة تلك النصوص (مثلاً قضية النزاع بين جورجيا والاتحاد الروسي حول تطبيق الاتفاقية الدولية لإنهاء جميع إشكالات التمييز العنصري ٢٠١١)[33] وقضية النزاع بين السنغال وبين بلجيكا عن موضوع تسليم المتهم أو محاكمته٢٠١٢,[43] وقالت المحكمة بأن قرارتها في تلك القضايا وثيقة الصلة بتفسير المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو واهلية

مجلس المنظمة القانونية عن شرط التفاوض قبل الذهاب الى منظمة الطيران المدني الدولية. وقالت المحكمة ايضاً ان أي دولة يجب ان تقوم بمحاولة حقيقية للتفاوض لحل النزاع بينها وبين الدول الأخرى المعنية. وإذا وصلت تلك المفوضات او محاولة التفاوض الى لا طائلة فيها او وصلت الى طريق مسدود، فإذاً النزاع لا يمكن حله عن طريق المفاوضات. وفي هذه الحالة يعتبر شرط التفاوض قد تحقق ولمجلس المنظمة الاهلية القانونية لمزاولة وظائفه.[53]

أما بالنسبة لطبيعة المحاولة الحقيقية للتفاوض، فقد اعترفت المحكمة سابقاً في قضية النزاع بين جورجيا والاتحاد الروسي الى أن المحاولة الحقيقية للتفاوض يمكن ان تحدث خارج نطاق الدبلوماسية الثنائية، وان النقاشات المتبادلة بين دول الأطراف في المنضمات الدولية معترف بها أيضا كأحد اشكال المفاوضات الدولية، كما اقرت المحكمة في قصية النزاع بين اثيوبيا وافريقيا الجنوبية حول جنوب غرب افريقيا عام 1962.[63]

وأشارت المحكمة الى مراسلات بين قطر مجلس منظمة الطيران المدني الدولية في ٥ حزيران/ يونيو ٢٠١٧ و ٣١ تموز/ يوليو ٢٠١٧، إذ اعترضت قطر على القيود الدولية غير العادلة التي فرضتها الدول الأربع الى طائراتها والتي وصفتها بأنها تشكل خرق لنصوص معاهدة شيكاغو وطالبت برفعها. ثم ذهبت المحكمة الى النظر في الاهلية القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولية المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو واتفاقية الترانزيت الجوية الدولية وقالت ان المعاهدة والاتفاقية تخول المنظمة بدون شك النظر في الأمور المتعلقة بالطيران المدني في أجواء دول الأطراف، وبيّنت بان الإجراءات التي اتخذتها قطر تقع بشكل مباشر في نطاق اختصاص منظمة الطيران المدني الدولية ولها صلة مباشرة بالنزاع الذي عرض بعد ذلك على مجلس المنظمة وفقاً للمادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو. ووصلت المحكمة الى خلاصة بأن قيام قطر بعرض موضوع النزاع مع الدول الأربعة على منظمة الطيران المدني الدولية يشكل محاولة حقيقية لحل النزاع المتعلق بتفسير او تطبيق معاهدة شيكاغو عن طريق المفاوضات.[73]

أما بصدد موضوع وصول المفاوضات الى طريق مسدود، فقد قالت المحكمة ان الموضوع يجب ان لا يفهم الى انه استحالة نظرية للوصول الى حل وانما يعني عدم وجود احتمالية معقولة للوصول الى حل، وان كفاية المفاوضات وعدمها هي قضية واقعية يجب النظر الى كل حالة على حدة، مشيرةً الى احكامها في القضايا التي سبقت الإشارة اليها انفاً [83] واعتبرت المحكمة بيانات الدول الأربع ضوء الاجتماع الغير اعتيادي لمجلس المنظمة في ٣١ تموز/ يوليو ٢٠١٧، والتي طالبت فيها بتحديد موضوع البحث الى سلامة الطيران المدني الدولي بعيداً عن المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو، الى انها سند لادعاء قطر بأن الدول الأربع غير راغبة في حل الخلاف عن القيود الجوية التي فرضتها ضد الطائرات القطرية. ووصلت المحكمة الى خلاصة أن النزاع بالتفاوض ضوء منظمة الطيران المدني الدولية أصبح غير ممكن من الناحية القانونية،

بعـد انتهاء الاجتمـاع غير الاعتيـادي لمجلس المنظمـة فـي ٣١ حزيران/ يونيـو ٢٠١٧. ثم اشـارت المحكمـة الـى تصريحـات موظفين كبـار في الـدول الأربعـة بأنهم لـن يتفاوضوا مع قطـر وقد اعتبرت المحكمـة بأنه بعد تقديم قطر طلب الى مجلس المنظمة في ١٧ تشـرين الاول/ أكتوبر ٢٠١٧ لا يوجد احتمالية معقولة للتفـاوض لحل الخلاف بين الأطـراف المعنية بخصوص تفسير أو تطبيق معاهدة شيكاغو في ضـوء مجلـس المنظمة او في أي مـكان اخر.[93] وبناء على ما جاء أنفاً اعتبرت المحكمة ان مجلس المنظمة لم يرتكب أي خطأ عندما رفض طلـب الدول الأربعة اعتبار قطر قد فشـلت في تنفيذ شرط التفاوض المنصوص عيله في المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو قبل الذهاب الى مجلس المنظمة للنظر في النزاع.[04]

قد أعطت محكمة العجل الدولية تفسـيراً واسعاً لمفهوم المفاوضات الذي يمكن أن يخدم الحلول الدبلوماسية للنزاعات بين الدول. ان هذا المفهوم الواسـع لا شـك سـيزعج الدول التي لا ترغب بالوصول الى حلول للنزاعات عن هذا الطريق. كمـا ان هذا المفهوم يمكـن الرجوع اليه في أي تفسير للمعاهدات التي تشترط المفاوضات قبل اللجوء الى حلول قضائية. ان من المفيد الإشارة الـى ان محكمة العدل الدوليـة الدائمة بيّنت في قضيـة عرضت عليها عام ١٩٢٤ إلى أنه ليس مـن الضروري ان تكون المفاوضات قد اخذت تبادل للبيانات والمراسـلات الطويلة إذ قد يكفي ان تكون المناقشـات قد بدأت وقد كانت قصيرة جداً، وسـيكون هذا الموقـف عندما يكون هناك طريق مسـدود، او عندما يعلـن احد الأطراف بشـكل نهائي عـدم إمكانية التنـازل او يرفض التنازل عن موقفـه، لذا لا يكون في هذه الحالة شـك بان النـزاع لا يمكـن حلـه بالمفاوضات الدبلوماسـية.[14] ان محكمة العدل الدولية ايدت موقف قطر بأنها حاولت بشـكل جدي وحقيقي حـل النـزاع مـع الـدول الأربـع عـن طريق التفـاوض، ولكن الأخيرة رفضـت القيام بذلك لذا فأن عرض قطر للنزاع على مجلس منظمة الطيـران المدني الدولية موافـق للمادة ٨٤ من معاهدة شـيكاغو لانه يصب في جوهر معاهدة شيكاغو لعلاقته الكبيرة بسلامة الطيران المدني الدولي.

خطـأ مجلـس المنظمة بعدم رفـض طلب قطر لمخالفته القانونية ادعت الدول الأربعة بأن قطر لم تنفذ الشروط المنصوص عليها في المادة ٢، فقرة (٩) من القواعد القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولية المتعلقة بحـل النزاعات الدولية والتي تفرض على الدول التي احالت النزاع الى مجلس المنظمة ان تشير الى حصول مفاوضات غير ناجحة بينها وبين الدول المعنية. لذا ادعت الدول الأربعة بأن طلب قطر من المجلس النظر فـي النزاع غير مقبول لعدم تنفيذ شـرط المادة ٢، فقـرة (٩)، وان المجلـس أخطأ بقبول طلب قطـر.[24] وقد رفضت قطر هـذا الادعاء قائلةً بأنهـا نفذت شـرط المادة ٢، فقـرة (٩). وعند النظـر فـي هذا الطعـن قالت المحكمـة بأنه لا يوجد سـبب للقول بأن مجلس المنظمة قد أخطأ عندمـا قَبِـل الطلب المقدم من قبـل قطر، إذ ان الأخير يحتوي على قسـم يسمى «بيان لمحاولة التفـاوض»، وضحـت فيـه قطـر بـأن الدول الأربعـة لم تسـمح بأي فرصـة للتفاوض حول

التقييدات الجوية التي فرضتها ضد الطائرات المسجلة في قطر. وأشارت المحكمة الى تأكيد الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولية بأن قطر نفذت شرط المادة ٢ من القواعد القانونية للمنظمة لحل النزاعات الدولية.[34] وأخلصت المحكمة بأن المجلس لم يخطئ عندما رفض الاعتراض الاولي الثاني للدول الأربعة ضد شكوى قطر. لذا رفضت المحكمة الأساس القانوني الثالث للاستئناف الذي قدمته الدول الأربعة.[44] ولا بد من القول : انه من الغريب ان تقدم الدول الأربعة مثل هذا الاعتراض بوجود دليل واضح قدمته قطر في شكواها، مع وجود محامين عالميين امام المحكمة. وربما كان هذا الموقف ما جعل القاضي المؤقت لتلك الدول الدكتور نبيل العربي ان يستقيل من منصبه في أثناء إجراءات المحكمة واستبداله بقاضي مؤقت آخر السيد برمان.

عدم مراعات قواعد الإجراءات القضائية من قبل مجلس المنظمة نظرت المحكمة في ادعاء الدول الأربعة بحدوث مخالفات في إجراءات مجلس منظمة الطيران المدني الدولية عند النظر في شكوى قطر ضدها، وان هذه المخالفات تشكل خرقاً فادحاً للمبادئ الأساسية للإجراءات القضائية (due process) والقواعد القانونية للمجلس نفسه الذي يؤدي وضائف قضائية (judicial functions).

شملت هذه المخالفات في عدم إعطاء المجلس الأسس التي اعتمد عليها عندما اتخذ قراره بقبول شكوى قطر، وانعدام المناقشات قبل اتخاذ المجلس لقراره، والتصويت السري للمجلس عند تبني قراره على الرغم من طلب الدول الأربعة ان يكون علناً، وخرق مبدأ المساوات بين الأطراف المتنازعة في إعطائها الوقت الكافي لعرض موقفها، وتصويت المجلس بأكثريته ١٩ عضواً من ٣٦ عضواً بدلاً من ١٧ عضواً لتأييد الاعتراضات الأولية لتلك الدول، واخيراً صوت المجلس على اعتراض اولي واحد بينما قدمت الدول الأربعة اعتراضين اوليين. ولهذه الأسباب طلبت الدول الأربعة من المحكمة اعلان قرار المجلس باطل من البداية.[54]

وقد رفضت المحكمة جميع هذه الادعاءات بشكل عام، ورجعت الى قرارها في قضية النزاع بين الهند والباكستان عام ١٩٧٢[64] المشابه للنزاع الحالي، إذ قالت انه طالما كان قرار مجلس صحيحاً من الناحية القانونية بالنسبة لأهليته القانونية بخصوص النظر في النزاع، وهو قرار موضوعي من الناحية القانونية، فليس هناك حاجة لإلغاء القرار لسبب الادعاء بوجود إجراءات غير نظامية والتي لا تضر بأي شكل أساسي بمتطلبات الإجراء العادل.[74]

ان ادعاء الدول الأربعة بأن مجلس المنظمة يمارس وضائف قضائية عند النظر في نزاعات تتعلق بالمادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو هو ادعاء صحيح. وكما قال أستاذ القانون الجوي الدولي بن جنك Bin Cheng, قبل أكثر من خمسين سنة بأن مجلس منظمة الطيران المدني الدولية يمارس وظيفة قضائية عند النظر في النزاعات بين دول الأطراف في معاهدة شيكاغو تتعلق بالمواد 84 ـ 88، وفي هذه الحالة يجب على المجلس ان

يعمل وفقاً لقواعد القانون الدولي التي تحكم الإجراءات القضائية. ومن هذه الإجراءات سماع الأطراف المتنازعة وان يمتلك الجهاز القضائي الأهليّة القانونية للنظر في النزاع، وان على القاضي الا يهمل أي نقطة تتعلق بالوقائع أو القانون، وعلى الأقل يجب ذكر الأسس القانونية للقرار المتخذ.[84] ان رفض المحكمة ادعاءات الدول الأربعة جاء بشكل عام دون التدقيق والتحري بكل واحدة من تلك الادعاءات بشكل واضح، امر لا ينسجم مع المبدأ الذي ذكرناه. ويمكن القول بأن المحكمة اشارت بشكل ضمني (Implied) بأن على مجلس المنظمة ان يشير الى الأسس القانونية والوقائعية لقراراته في المستقبل وهذا هو أحد الانتقادات التي وجهتها الدول الأربعة ضد قرار المجلس. ومن ناحية أخرى، يمكن القول بأن المحكمة لم تر ضرورة للتدقيق في ادعاءات الدول الأربعة لان قطر نفسها فندة تلك الادعاءات بشكل واضح. الا ان هذا الموقف برأينا لا يتفق مع إجراءات العدالة القضائية، والتي كان من الممكن للمحكمة دحض تلك الادعاءات على أساس قانوني وواقعي.

وفي النهاية رفضت المحكمة بالأجماع استئناف الدول الأربعة ضد قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، وصوتت المحكمة بخمسة عشر صوتاً ضد صوت واحد بأن مجلس المنظمة يملك الاهلية القانونية للنظر في الشكوى التي قدمتها قطر للمجلس في ٣٠ تشرين الاول/ أكتوبر ٢٠١٧، وان الشكوى مقبولة قانوناً، وصوّت القاضي المؤقت ضد القرار.[94]

قضية النزاع حول المادة II, فقرة 2 من اتفاقية الترانزيت عام ١٩٤٤. [49]

قدمت قطر في ٣٠ تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٧ شكوى ثانية لمجلس منظمة الطيران المدني الدولية (ICAO) ضد التقييدات الجوية التي فرضتها البحرين، ومصر، والامارات العربية المتحدة، (الدول الثلاثة)، والتي منعت الطائرات المسجلة في قطر من المرور بأجوائها أو النزول أو المغادرة من أراضيها. وادعت قطر بأن تلك الإجراءات تشكل خرقاً لالتزامات الدول الثلاثة المنصوص عليها في اتفاقية الترانزيت الدولية عام ١٩٤٤. [50]وفي 19 اذار/ مارس ٢٠١٨ قدمت الدول الثلاثة اعتراضين اوليين على الاهلية القانونية لمجلس منظمة الطيران المدني الدولية للنظر في النزاع بينها وبين قطر، وادعت الدول الثلاثة:

اولاً: ان الموضوع الأساسي للنزاع يقع خارج نطاق اختصاص المجلس لان قطر خرقت التزاماتها الدولية التي تقع خارج نطاق المادة II، فقرة ٢، من اتفاقية الترانزيت ١٩٤٤، إذ ان النزاع يشمل تصنيف تلك الإجراءات، بإجراءات مضادة (Countermeasures) وفقاً للقانون الدولي،[51] لما قامت به قطر.

ثانياً: وان قطر فشلت في تنفيذ شرط المفاوضات المنصوص عليه في المادة II، فقرة ٢ من اتفاقية الترانزيت، قبل الذهاب الى المجلس. لذا فأن المجلس لا يملك الأهلية القانونية للنظر في طلب قطر، أو ان شكوى قطر غير مقبولة من الناحية القانونية.[52] وقد رفض مجلس المنظمة هذين الطلبين في قراره المؤرخ في ٢٩ حزيران/ يونيو 2018. [53]وفي ٤ تموز/

يوليـو 2018، قدمت الدول الثلاثة اسـتئناف مشـترك الى محكمـة العدل الدوليـة ضد قرار المجلـس، وفقاً للمادة II، فقـرة ٢ والتي تحيل الى المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو.[54]

الحجج القانونية لأطراف النزاع :

ادعـت قطـر فـي طلبها الـى مجلـس منظمة الطيران الدولية في ٣٠ تشـرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٧، بـأن الـدول الثلاثة خرقـت التزاماتها الدولية المنصوص عليها في المادة II، فقرة ٢، مـن اتفاقية الترانزيـت ١٩٤٤، عندما فرضت تلك الـدول التقييـدات الجوية علـى الطائرات المسـجلة في قطر. [55]وتنـص المادة II، فقرة ٢، كما يلي:

« إذا حدث نزاع بين دولتين او أكثر، أطراف في الاتفاقيـة يتعلق بتفسـير أو تطبيق الاتفاقية الذي لا يمكن حله بالمفاوضات فسيجب تطبيق نصـوص الفصـل السـابع عشـر مـن معاهدة [شيكاغو] بنفس الأسلوب المنصوص عليه فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق معاهدة شيكاغو»

وهـذا يعنـي انه في حالة حصـول نزاع حول تطبيـق أو تفسـير النـص فيجـب تطبيق نفس الإجراءات المنصوص عليها في المادة ٨٤ من معاهدة شـيكاغو، أي حل النـزاع بالمفاوضات وإذا كان ذلك غير ممكن فسيحل النزاع من قبل مجلس المنظمة بناءً على طلب الدولة المعنية.

ويحـق لأي دولة طـرف في معاهدة شـيكاغو اسـتئناف قرار المجلـس، وفقاً للمـادة ٨٤ من الأخيـرة، الى محكمة تحكيـم مؤقتة يتفق عليها أطـراف النزاع أو الرجوع الـى محكمة العدل الدوليـة الدائمة، التي حلت محلها محكمة العدل الدولية بعد انشـاء الأمم المتحـدة عام ١٩٤٥، وفقـاً للمـادة ٣٧ مـن النظام الأسـاس لمحكمة العدل الدولية.

ويجب الإشـارة الى ان المـادة (١)، فقرة (١) مـن اتفاقيـة الترانزيـت الدولية تفـرض على الدول الأطـراف منح الحريـات الجوية التالية بخصـوص الخدمـات الجوية الدوليـة المحددة المواعيد.

حـق الطيران ضـوء إقليم الدولـة دون الهبوط فيهـا وحق الهبوط في إقليم الدولة لأهداف غير تجارية.

ووفقاُ لهذه النصوص القانونية فأنه يبدو واضحاً بأن شـكوى قطر ضد إجراءات الـدول الثلاثة تتعلـق بتفسـير أو تطبيـق اتفاقيـة الترانزيـت الدوليـة. كما ان التقييـدات التي فرضتها الدول الثلاثـة بمنعها طائـرات قطر مـن المرور او النزول في أراضيهـا يبدو واضحاً بأنه مخالف لما نصت عليه المادة (١)، فقرة (١) من اتفاقية الترانزيت.

أما بالنسـبة للـدول الثلاثـة فأنها اسـتندت في اسـتئنافها أمام محكمة العـدل الدولية ضد قرار مجلس المنظمة على نفس الحجج القانونية الذي قدمته للمحكمة في قضية النزاع عن المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو التي عالجناها سابقاً وهي:

عدم مراعات قواعد الإجـراءات القضائية من قبل مجلس المنظمة:

ادعـت الـدول الثلاثـة بـأن الإجـراءات التي اتبعها مجلـس المنظمة عند النظر في شـكوى

قطر تشكل خرقاً واضحاً للمبادئ الأساسية للإجراءات القضائية (due process) وعدم إعطائها الحق في عرض قضيتها، لذا يجب عدم الاخذ به. [56]ان هذا الادعاء مطابقاً تماماً لادعاء الدول الاربعة في قضية النزاع حول المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو. [57]

عدم أهلية مجلس المنظمة للنظر في النزاع:

ادعت الدول الثلاثة بأن الإجراءات التي اتخذتها ططر تشكل إجراءات مضادة (Counter-measures) يعترف القانون الدول بشرعيتها وان النظر في النزاع يتطلب الحكم بأمور خارج الاهلية القانونية للمجلس، وان شكوى قطر غير مقبولة قانونياً، وان المجلس ارتكب خطأً قانونياً. [58]ان هذا الادعاء مطابقاً تماماً لادعاء الدول الأربعة في قضية النزاع عن المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو. [59]

مخالفة قطر لشرط التفاوض قبل الذهاب الى مجلس منظمة الطيران المدني الدولية:

ادعت الدول الثلاثة بأن قطر لم تلتزم بشرط التفاوض المسبق قبل الذهاب الى مجلس المنظمة، في المادة II، فقرة ٢، من اتفاقية الترانزيت ١٩٤٤ لذا فأن المجلس لا يملك الاهلية القانونية للنظر في النزاع كذلك لم تلتزم قطر بالمادة ٢، فقرة، (9) من قواعد منظمة الطيران المدني الدولية بخصوص حل النزاعات والتي تشترط وجود بيان تقدمه الدول المشتكية بخصوص فشل المفاوضات لحل النزاع لذا فأن المجلس لا يملك الاهلية القانونية للنظر في النزاع. [60]ان هذا الادعاء مطابق تماماً لادعاء الدول الأربعة حول المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو. [61]

عدم مراعات قواعد الاجراءات القضائية من مجلس المنظمة:

ادعت الدول الثلاثة بأن المجلس خرق قواعد الإجراءات القضائية الذي يتمثل بعدم مراعات المساوات بين الأطراف وعدم إعطاء الأسس الذي اعتمد عليها في اتخاذ القرار وغيرها. أن هذا الادعاء مطابق تماماً لادعاء الدول الاربعة حول المادة ٨٤ من اتفاقية شيكاغو.

حكم محكمة العدل الدولية :

لقد اتبعت محكمة العدل الدولية نفس الأسلوب الذي تعاملت به في قضية النزاع عن المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو. إذ بدأت بتقرير ما إذا كان النزاع بين الدول المتخاصمة يتعلق بأهليتها للنظر فيه إذ ان المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو تشير الى محكمة العدل الدولية الدائمة. وخلصت المحكمة الى ان لها الاهلية للقيام بذلك على أساس المادة ٣٧ من نظامها الأساسي والذي يجعلها المحكمة الوارثة لأهلية محكمة العدل الدولية الدائمة. [62]ثم ذهبت المحكمة بعد ذلك للنظر في وجود نزاع او عدم وجود نزاع بالمفهوم القانوني واقتنعت بوجود مثل هذا النزاع، مشيرة الى تعريف النزاع في قضية Mavromatis Palestine Concessions 1924[63]

وأنها تمتلك الاهلية القانونية للنظر في الاستئناف المقدم من الدول الثلاثة ضد قرار مجلس المنظمة. [64]ثم نظرت في الحجج القانونية للاستئناف. رفضت المحكمة ادعاء الدول الثلاثة بأن مجلس المنظمة لا يملك الاهلية القانونية للنظر في النزاع، وقالت ان

النزاع الذي عرض على مجلس المنظمة يتعلق بتفسير او تطبيق نص من اتفاقية الترانزيت الدولية، لذلك فأنه يقع في نطاق المادة II، فقرة (٢)، من تلك الاتفاقية، لذلك فأن المجلس يملك الاهلية القانونية للنظر في النزاع. [65]وهذا ما حكمت المحكمة به ايضاً في قضية النزاع حول المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو. [66]

ونظرت المحكمة بعد ذلك في الحجة الثانية للدول الثلاثة والتي ادعت فيها بأن النظر في النزاع من قبل المجلس يتطلب النظر بأمور أخرى، من ضمنها الإجراءات المضادة، والتي تقع خارج اهليته القانونية. وقد رفضت المحكمة هذا الادعاء قائلة بأن إمكانية استعمال حجة الإجراءات المضادة فيما إذا نظر المجلس في موضوع النزاع (Merit)فأن هذا لا يؤثر بحد ذاته على أهلية المجلس القانونية للنظر في النزاع في نطاق حدود المادة II، فقرة (٢)، من اتفاقية الترانزيت الدولية. [67]وقد رفضت المحكمة نفس الحجة في قضية النزاع حول المادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو.[68]

اما الحجة التي قدمتها الدول الثلاثة التي تتعلق بشرط المفاوضات المسبقة لحل النزاع قبل الذهاب الى مجلس المنظمة فقد رفضتها المحكمة واعتبرت محاولات قطر للتفاوض مع الدول الثلاثة من خلال الاتصالات بين المسؤولين في قطر مع بعض المسؤولين في تلك الدول، والمناقشات بين ممثلي قطر وممثلي الدول الثلاثة في المنظمات الدولية ومحاولات أخرى بأنها محاولة حقيقية للتفاوض وأنها تحقق شرط التفاوض المسبق المنصوص عليه في المادة II، فقرة (٢) من اتفاقية الترانزيت الدولية. [69]وقد رفضت المحكمة نفس الحجج التي قدمتها الدول الأربعة في النزاع حول المادة ٨٤ من اتفاقية معاهدة شيكاغو.

اما بصدد ادعاء الدول الثلاثة بأن المجلس ررق قواعد الإجراءات القضائية (due process)، فقد رفضت المحكمة هذا الادعاء قائلة بأنه طالما كان قرار المجلس صحيحاً وموضوعياً من الناحية القانونية بخصوص النظر في النزاع، فليس هناك حاجة لإلغاء القرار بسبب الادعاء بوجود إجراءات غير نظامية والتي لا تضر بشكل أساسي بمتطلبات الاجراء العادل. [70]

وبناء على ما جاء أعلاه رفضت المحكمة الاستئناف من قبل الدول الثلاثة ضد قرار مجلس المنظمة بالأجماع، وبأغلبية ١٥ صوت ضد صوت واحد (صوت القاضي المؤقت) بأن مجلس المنظمة يملك الاهلية القانونية للنظر في شكوى قطر المؤرخة ٣٠ تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٧. [71]

نهاية النزاع

لقد تم بوساطة كويتية وامريكية في ٤ كانون الثاني/ يناير 2021 انهاء النزاع بين قطر، والبحرين، ومصر، والامارات العربية المتحدة، والسعودية. إذ تم في 5 كانون الثاني/ يناير 2021 اتخاذ قرار في قمة مجلس التعاون الخليجي في مدينة العُلا في السعودية، والمسمى اعلان العُلا، باستعادة جميع العلاقات مع قطر، ومن ضمنها استئناف الرحلات الجوية بين قطر والدول الأربعة. وهكذا انتهى النزاع بين تلك الدول

وعـادت المياه الى مجاريها بيـن الأخوة وعاد السلام الى المنطقة وانتهى التوتر الذي دام لعدة سنوات.

وقـد رحبّ الأمين العـام للأمم المتحـدة بعودة العلاقات وفتح الأجواء والحدود البحرية والبرية بيـن قطـر، والبحريـن، ومصـر والامـارات العربيـة المتحدة، والسـعودية، في بيان صادر في ٥ كانون الثاني/ يناير 2021 .[72]

ان شـكوى قطر ضد التقييدات الجوية فرضتها كل مـن البحريـن، ومصـر، والسـعودية، والامـارات العربيـة المتحـدة ضـد الطائرات القطرية لا شـك تقع في نطاق معاهدة شـيكاغو واتفاقية الترانزيت. ان تلك الإجراءات قد تهدد امن وسـلامة الطيران المدني الدولي وتشـكل خرقاً واضحـاً لاتفاقية الترانزيت الدولية. لذلك فأن مجلس منظمة الطيران المدني الدولية يملك الاهليـة للنظر فـي النزاع وفقاً للمـادة ٨٤ من معاهدة شيكاغو.

وقـد كانت احـكام محكمـة العـدل الدولية في رفـض اسـتئناف الـدول الأربعـة صحيحـة وموافقـة لأهـداف منظمـة الطيـران المدنـي الدولية ومعاهدة شـيكاغو، وأسناد للمنظمة في تأدية وظائفها في معاهدة شيكاغو. وقد استعانت المحكمـة بحكمها في نزاع مشـابه عام ١٩٧٢ بيـن الهنـد والباكسـتان في رفض الاسـتئناف المذكور. ان رجوع محكمـة العدل الدولية الى سـوابقها القضائية في هذا النزاع وفي نزاعات دولية أخرى من شـأنه ان يطّور قواعد القانون الدولـي ويعزز مبادئه. ان هـذا الدور للمحكمة مشـهود فيه دولياً ويخدم مبـدأ العدالة وتطبيق قواعـد القانـون الدولـي. كمـا ان الرجوع الى محكمـة العدل الدولية في النزاع بين دول خليج العربي ربما سـاعد على تقليـل التوتر بين تلك الدول وحفظ السلم في المنطقة.

الهوامش

١- ليسانس قانون (بغداد) دبلوم عالي في القانون (لندن)
ماسـتر في القانون (لنـدن) دكتوراه فـي القانون الدولي (كمبردج)
باريستر (كريز آن) عضو نقابة المحامي العراقيين
مستشار قانوني أقدم سابق (منظمة الصحة العالمية)

٢- انظر قضية

Appeal Relating to the Jurisdiction of of ٨٤ the ICAO Council under Article the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arabs of Emirates v. Qatar) .Judgment ,٢٠٢٠ July ١٤ ,ICJ Report

٣- نفس المصدرPage ١٥, paragraph ٢١

٤- نفس المصدر، الفقرة ٢٢.

٥- إن منظمـة الطيران المدني الدولية، والتي أسسـت بمعاهدة شـيكاغو عام ١٩٤٤ هـي إحدى الوكالات المتخصصة للأمم المتحـدة، والتي تمارس وظائفها في عام ١٩٤٧. وتتألف المنظمة من جمعية ومجلس وأجهـزة أخـرى للقيـام بوظائفهـا (المـادة ٤٣ من معاهـدة شـيكاغو). ومن أهـداف المنظمـة تطوير مبـادئ وآليـات النقـل والملاحـة الجويـة وتطوير أمنها وسـلامتها (المادة ٤٤ من معاهدة شـيكاغو). انظـر حول منظمة الطيران المدنـي الدولية الكتاب القيـم للأسـتاذ .Bin Cheng, The Law of International Air Transport, ١٩٦٢, London, Stevens & Sons Limited

٦- انظر حاشية ١، صحيفة ١٥، فقرة ٢٣.

٧- انظر أعلاه حاشية ١.

٨- نفس المصدر، ص ١٦، حاشية ٢٤.

٩- نفس المصدر، فقرة ٢٥.

١٠- نفس المصدر، فقرة ٢٦.

١١ - انظر أعلاه، Chengص ١٥١

١٢ - انظـر قضيـة Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council, (India v. Pakistan) ICJ Reports, page ٥٢, paragraph ١٤.

١٣- انظر أعلاه، حاشية (١)، ص ٢٠، فقرة ٤٥.

١٤- نفس المصدر، ص ٢١، فقرة ٤٧.

١٥- نفس المصدر، ص ١٨, فقرة ٣٧.

١٦- نفس المصدر، ص ١٨، فقرة ٣٨.

١٧- نفس المصدر، ص ١٩, فقرة ٣٩.

١٨- أنظر أعلاه، حاشـية ١١, ص ٥٣, فقرة ١٥ وص ٦٠, فقرة ٢٥.

١٩- انظـر قضيـة Mavromatis Palestine Concessions, Judgment No.٢, ١٩٢٤, PCIJ, Series A, No. ٢, page ١١

٢٠- لقد وضحت محكمة العـدل الدولية بأن الإجراءات المضادة تقع ضمن الظروف التي تزيل عدم الشرعية عن عمـل مخالف للقانون الدولـي من ناحية أخرى ويستشـهد بـه الدفاع فـي المجال الدولـي، كما انها تخضع لشـروط معينة لكـي يعتبرها القانون الدولي شـرعية، والشـرط الأول هو اتخاذ هذه الاجراءات كـرد لعمل غيـر قانوني دولياً من قبـل دولة أخرى وموجهـة ضد تلـك الدولة. والشـرط الثاني هو قيام الدولة المتضررة بالطلب من الدول المرتكبة الخطأ بعدم الاستمرارية او دفع تعويضات عن ذلك العمل، انظر قضية:

Gabcikovo – Nagymoro, Project (Hungary/ Slovakia) Judgment, ICJ Reports, ١٩٧٩, page ٥٥, paragraph ٨٢.

انظر ايضاً أعلاه حاشية ١١ صحيفة ١٩, فقرة ٤١ ـ ٤٢ وصحيفة ٢٠ فقرة ٤٣.

٢١- نفس المصدر، صحيفة ٢٠, فقرة ٤٣.

٢٢- نفـس المصدر، صحيفة ٢١, فقرة ٤٨, انظر ايضاً قضية

United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran (United States of America v. Iran) Judgment ICJ Reports, page ٣٧, paragraph ٢٠

٢٣- نفس المصدر، ص ٢٢, فقرة ٤٩ ـ ٥٠.

٢٤-نفس المصدر، ص ٢٧, فقرة ٧٦.

٢٥- نفس المصدر، فقرة ٧٧.

٢٦- نفس المصدر، ص ٢٧ ـ ٢٨, فقرات ٧٨ ـ ٧٩.

٢٧- نفس المصدر، ص ٢٨, فقرة ٨٠.

٢٨- نفس المصدر، فقرة ٨١.

٢٩- نفس المصدر، فقرة ٨٢.

٣٠- نفس المصدر، فقرة ٨٣.

٣١- نفس المصدر، فقرة ٨٤.

٣٢- نفس المصدر، ص ٢٨ ـ ٢٩ , فقرة ٨٦.

٣٣- انظـر قضيـة Application of the International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination, (Georgia v. Russian Federation) ICJ Reports ٢٠١١ (I) page ١٢٨, paragraph ١٤٠.

٣٤- انظـر قضيـة Question Relating to the Obligation to Prosecute or Extradite, Belgium v. Senegal Judgment ICJ Reports ٢٠١٢ (II) page ١٤٥, paragraph ٥٦.

٣٥- انظر أعلاه، حاشية (١)، ص ٢٩، فقرة ٨٧ ـ ٨٩.

٣٦- نفـس المصـدر، فقـرة ٩٠. انظـر ايضـاً قضيـة South West Africa (Ethiopia v. South Africa ; Liberia v. South Africa) Preliminary Objections, Judgment, ICJ Reports ١٩٦٢, page ٣٤٦).

٣٧- نفس المصدر، ص ٣٠، فقرة ٩١ ـ ٩٢.

٣٨- انظر أعلاه، ص ٢٣ ـ ٢٤.

٣٩- نفس المصدر، ص ٣١، فقرة ٩٦.

٤٠- نفس المصدر، فقرة ٩٨.

٤١- انظر قضية The Mavromatis Concession (١٩٢٤), PCIJ, A٢, page ١٥

٤٢- نفس المصدر، ص ٣٢، فقرة ٩٩ ـ ١٠٠.

٤٣- نفس المصدر، فقرة ١٠٤ ـ ١٠٥.

٤٤- نفس المصدر، فقرة ١٠٧.

٤٥- نفس المصدر، ص ٣٣ وص ٣٤، فقرة ١٠٨ ـ ١١٥.

٤٦- انظر قضية Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan) (ICJ reports ١٩٧٢ p ٦٩-٧٠ paragraph ٤٥)

٤٧- انظر حاشية ٤٤، ص ٣٤، فقرة ١١٦ وص ٣٥، فقرة ١٢٢.

٤٨- انظر Bin Cheng, General Principles of Law, London, Stevens & Sons, ١٩٥٣, page ٢٥٨

٤٩- انظر حاشية ٤٤، حكم المحكمة، ص ٣٦، فقرة ١٢٠.

Abstract

Disputes between Arab Gulf States and the Role of the International Court of Justice

On ٥ June ٢٠١٧, the States of Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and the United Arab Emirates declared a breach of diplomatic relations with Qatar, and inter alia, a ban on Qatari aircraft from landing in or taking off from the airports of those States or flying in their airspace.

They claimed that Qatar had violated its international obligations. Qatar attempted to settle the dispute through negotiations but the four States refused to negotiate. On ١٥ June ٢٠١٧, Qatar rightly resorted to the International Civil Aviation Organization (ICAO), complaining that the ban on its aircraft violated the Chicago Convention on International Civil Aviation ١٩٤٤, and the International Air Service Transit Agreement ١٩٤٤. The four States objected to the competence of the ICAO Council to deal with the matter. They appealed to the Internationl Court of Justice (Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council, ICJ Rep ١٤ July ٢٠٢٠, and Appeal Relating to the International Air Service Transit Agreement, ibid ١٤ July ٢٠٢٠). The ICJ rejected the appeals of the four States confirming the competence of the ICAO Council. Finally, the dispute was settled at the summit meeting of the Gulf Cooperating Council in Saudi Arabia on ٥ January ٢٠٢١.