

<https://doi.org/10.37375/bsj.v7i20.3637>

قدرة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) على ضمان سلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاع بالشرق الأوسط

*د. محمد عبد السلام بن سعد

تاريخ النشر: 17 / 11 / 2025

اجازة النشر: 3 / 10 / 2025

تاريخ الاستلام: 11 / 8 / 2025

المستخلص: تبحث هذه الدراسة في تأثير الحروب الإقليمية على قدرة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) على ضمان سلامة الملاحة الجوية أثناء الحروب، مستخدمة الحرب الإقليمية بين إيران وإسرائيل كدراسة حالة. وبلاستناد إلى نظريات مستمدة من العلاقات الدولية والسياسة، يدرس هذا البحث في كيفية تأثير الإجراءات السياسية والعسكرية على الحد من قدرة الإيكاو على إنفاذ معايير السلامة. ورغم التقدم الذي أحرزته الإيكاو في تحسين السلامة، لا تزال هناك فجوة في الأدبيات التي تدمج القانون الدولي والدوافع السياسية ولوائح الطيران في نهج تحليلي موحد. وتعالج هذه الدراسة هذه الفجوة من خلال سد الفجوة بين الرؤى النظرية والأدلة الواقعية. أما منهج البحث، فيعتمد على تحليل نوعي للحالة مدعومًا ببيانات ثانوية من مصادر مختلفة بما فيها مصادر أخبارية علمية.

نجد أن الحروب الإقليمية تتجاوز في كثير من الأحيان قدرة الإيكاو على الحفاظ على سلامة الطيران، مما يُعرض الملاحة الجوية العالمية للخطر. كما تُبرز الدراسة محدودية سلطة الإيكاو في إنفاذ القوانين، مما يثير تساؤلات جوهرية حول حكومة الطيران. وتخلص الدراسة إلى أن سلامة الملاحة الجوية الفعالة في الحروب الإقليمية تتطلب إنفاذًا أقوى من الإيكاو لمعايير السلامة والتزامًا سياسيًا أقوى. وتدعو هذه المقالة إلى اتخاذ تدابير عملية، مثل تعزيز تعاون الإيكاو خلال الأزمات، وتشكيل فريق عمل معنية بالطيران لتعزيز قدرة الإيكاو على تطبيق معايير وبروتوكولات السلامة.

الكلمات المفتاحية: سلامة الملاحة الجوية: مناطق الصراع: الشرق الأوسط: الصراع الإيراني الإسرائيلي، الإيكاو.

The ICAO's Ability to Ensuring Air Navigation Safety in Conflict Zones in Middle East Mohamed Ben Saed

Faculty of Civil Aviation & Meteorology, Tripoli, Libya

Abstract: This study explores how regional wars affect ICAO's ability to ensure navigation safety during wars, using the Iran-Israel regional war as a case study. Drawing on theories from international relations and politics, the research examines political and military actions shape and limit the ICAO's ability to enforce safety standards. Despite ICAO's progress in improving safety, there is still a gap in literature that integrate international law, political motives, and aviation regulations into a unified analytical approach. Methodology, the research uses qualitative analysis of the case supported by secondary data from several sources.

We observe that regional wars frequently surpass ICAO's capacity to maintain aviation safety, thereby endangering global air navigation. The study also underscores ICAO's limited enforcement authority, raising key questions about aviation governance. The conclusion is that effective air navigation safety in regional wars requires stronger ICAO's enforcement of safety standards and political commitment. This paper advocates for practical measures, such as enhanced ICAO collaboration during crises and the establishment of an aviation taskforce to assist the ICAO to implement safety standards and protocols.

Keywords: Air navigation safety, War Zones, Middle East, Iran vs Israel, ICAO.

المقدمة:

"يسعدنا أن نضع بين أيديكم أحد أعظم دروس التاريخ. قبل قرون، بُذلت جهودٌ لتأسيس قوى قوية قائمة على السيطرة على مناطق بحرية شاسعة. حاول حكام هذه المناطق تقييد الوصول إليها على فئات معينة، ومنحها لفئات أخرى، سعيًا منهم لزيادة ثرواتهم وتوسيع سلطتهم. وقد أدى ذلك مباشرةً إلى اندلاع حروب عديدة في جنوب وشمال العالم. يجب أن نتجنب تكرار هذا الخطأ مرة أخرى. أمل ألا تتردّدوا في التفكير في إنشاء مساحات جوية سيادية ضخمة، وبالتالي يمكنكم تتبع سيناريوهات الحروب

المستقبلية في المجالات الجوية الدولية. آمل أن تضمنوا أن تبقى الأجواء التي وهبها الله للجميع خاليه من الاستغلال من قبل أي قوي". (فرانكلين روزفلت).

وفقاً لـ (Abeyratne, 2002, p. 57)، فإن هذا البيان مأخوذ من الخطاب الافتتاحي للرئيس الأمريكي الراحل فرانكلين روزفلت في حفل افتتاح مؤتمر شيكاغو الذي عقد في نوفمبر 1944. وكانت نتيجة هذا المؤتمر تقديم اتفاقية الطيران المدني الدولي المعروفة باسم اتفاقية شيكاغو، وهي إطار محدث للقانون الجوي الدولي (Scott & Trimarchi, 2020). ونتيجة لذلك، أدت الاتفاقية إلى ولادة منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) في عام 1947، وهي هيئة متخصصة تابعة للأمم المتحدة (Bunyavejchewin, 2024). كان إنشاء مثل هذه الوكالات الرئيسية حجر الزاوية في تحقيق السلام والأمن الدوليين (Abeyratne, 2002, p. 55-65)، وتعزيز الحقوق والحريات من خلال سيادة القانون في النقل الجوي الدولي (Shane, 2019).

على الرغم من النجاح الملحوظ والنمو السريع لحكومة الطيران الدولي (Eilstrup-Sangiovanni, 2022; Ratajczyk, 2015)، فقد ظهرت بعض الحوادث الخطيرة المتعلقة بحالات تعرضت فيها طائرات ركاب أو مطارات للهجوم أو الإسقاط (Chong & Chang, 2018; Stewart, 2021). تربط دراسات متعددة فترات انخفاض النمو الاقتصادي بأسباب مختلفة (Ocheni et al., 2020; Tolga & Gökmen, 2021)، كما تُظهر ارتباطاً وثيقاً بالمرحلة النشطة من الصراعات العسكرية في دول الشرق الأوسط. قد يكون اندلاع الصراع الأفغاني عام 1978، وما تلاه من غزو سوفيتي وحرب بين إيران والعراق عام 1980، مرتبطاً بفترة خمس سنوات من تراجع معدلات السفر الجوي في المنطقة. ترتبط حرب الخليج (1990-1991) وبداية الصراع البوسني في أوروبا (1992) ارتباطاً زمنياً بالفترة الثانية من تراجع معدلات السفر الجوي (Ostroumov et al., 2025). ويتزامن بدء الصراع الأفغاني عام 2001 وحرب العراق عام 2003 مع المرحلة الثالثة من تراجع سوق السفر الجوي (Ostroumov et al., 2025).

أما المرحلة الرابعة، فقد انطلقت بفعل الأزمة المالية العالمية التي أثرت على جميع قطاعات الاقتصاد الدولي عام 2008. ولم تُسفر الحروب المذكورة آنفاً عن انخفاض في حركة السفر العالمية، إلا أنها تأثرت بالعديد من المشكلات التي طرأت على السوق العالمية خلال تلك الفترة. تؤثر الحروب المستمرة في الشرق الأوسط حالياً على سعة كبيرة من مجالات الملاحة الجوية الدولية مما يؤدي إلى تعطيل نظام النقل الجوي الدولي بشكل عميق. هذا وقد تُرجمت الحروب إلى إغلاق المجالات الجوية لبعض الدول ذات السيادة وتقييد الوصول أو الاستخدام المحدود للعديد من المطارات في المنطقة وخارجها. بسبب الصراع المستمر والعمليات العسكرية، تم حظر المجالين الجويين الليبي والسوداني (Ostroumov et al., 2025). في أغسطس 2023، بسبب الصراع العسكري المحلي والاضطرابات السياسية، قيدت كل من النيجر ومالي مجاهما الجوي لحركة الطيران الدولية. ونتيجة لذلك، فإن الملاحة الجوية فوق القارة الأفريقية مقيدة بالاستخدام المحدود للمجال الجوي للنيجر ومالي وليبيا والسودان، والتي أغلق مجاهما الجوي بالفعل (Ben Saed & Ben Omar, 2025; Ostroumov et al., 2025).

عند دراسة التقاطع بين الصراع الجيوسياسي وسلامة الملاحة الجوية، تستند هذه الورقة البحثية إلى نموذج (Abbott, 1999) للعلاقات الدولية. ورغم أن هذا النموذج صُمم في الأصل لوضع الاقتصاد السياسي للتعاون الدولي في سياقه، إلا أنه يمكن توسيع نطاقه لتسليط الضوء على كيفية تأثير سلوك الدولة وسيادتها وديناميكيات العلاقات بين الشركات والدولة على إدارة سلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاع. ويعكس هذا النموذج أساساً واقعياً، حيث غالباً ما تتغلب المصالح الوطنية على معايير السلامة الدولية التعاونية، لا سيما في المناطق المضطربة. ومع ذلك، فإنه يفسح المجال أيضاً للتعاون الحر، لا سيما من خلال هيئات دولية مثل منظمة (الايكاو) والايازا (EASA).

في سياق الصراعات النشطة، مثل المواجهة بين إيران وإسرائيل، يُساعد هذا النموذج على تأطير المجال الجوي كأصل عسكري استراتيجي ومورد مدني مشترك في آنٍ واحد، عالقًا بين الأمن القومي ومعايير الطيران العالمية. تُوضح قرارات الجهات الحكومية بإغلاق أو إبقاء أجزاء من المجال الجوي مفتوحة، أو إصدار تحذيرات غامضة، أو عدم إبلاغ السلطات الدولية، كيف تُلقي الحسابات السياسية بظلالها غالبًا على حوكمة سلامة الطيران. من خلال هذا المنظور، يمكننا فهم كيف أن الطابع السياسي للمجال الجوي - من يتحكم فيه، ومن يستطيع الطيران عبره، ومن يتحمل المسؤولية عند وقوع الكارثة - يتأثر بشكل أكبر بتغير التحالفات، واستراتيجيات الردع، وإخفاقات إدارة الأزمات، وليس بالأطر القانونية.

رغم تزايد الاهتمام بالآثار الأوسع للصراعات الجيوسياسية، لا يزال هناك نقصٌ مُلفتٌ في الأبحاث المركزة على كيفية تأثير هذه الصراعات بشكلٍ مُباشر على قدرة الايكو على ضمان سلامة الملاحة الجوية العالمية. فبينما استكشفت الدراسات الاستراتيجية العسكرية والتوترات السياسية والقانون الدولي بشكلٍ مُنفصل، إلا أن القليل منها ناقش بشكلٍ نقدي تقاطع هذه العوامل في سياق إدارة الملاحة الجوية خلال النزاعات المشتعلة. وتحديدًا، يكشف الصراع الأخير بين إيران وإسرائيل، عن ثغرةٍ دقيقة: كيف تُعطل الصراعات الجيوسياسية الأطر القانونية والأنظمة التعاونية المصممة من الايكو لحماية النقل الجوي الدولي. وغالبًا ما تُغفل الدراسات الحالية التوازن الهش بين سيادة الدولة وقانون الجو الدولي خلال الأزمات، مما يُبقي شركات الطيران والركاب والهيئات التنظيمية في ربكة تشغيلية.

تهدف هذه الدراسة إلى سد هذه الفجوة من خلال تطبيق نموذج (Abbott, 1999) للعلاقات الدولية والقانون الدولي لتحليل تأثير هذا الصراع على سلامة الملاحة الجوية الدولية، مما يوفر رؤى جديدة حول تحديات الايكو لإدارة الملاحة الجوية وسط الاضطرابات الجيوسياسية. في حين أن الفجوة في الأبحاث المركزة على سلامة الملاحة الجوية وسط الصراع الجيوسياسي واضحة، فإن هناك ندرة ملحوظة من الدراسات ذات الصلة في تناول دور الايكو في مثل هذه الازمات. كما تجدر الإشارة هنا إلى تأثير الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم الطيران المدني مثل اتفاقية شيكاغو واتفاقية الأجواء المفتوحة أو الاتفاقيات الثنائية بين الدول لتنظيم الرحلات. تلعب هذه الاتفاقيات دورًا مهمًا في تسهيل حركة الطائرات بين الدول وضمان سلامة الرحلات في حالات الأزمات والصراعات. أما في سياق الحرب الإيرانية الإسرائيلية، فهذه الاتفاقيات دور بارز فالتأثير على كيفية تسيير الرحلات الجوية، خاصة في أثناء فرض قيود على الأجواء المحلية والإقليمية أو تغيير في المسارات وبهذا ينعكس على الجوانب المتعلقة بسلامة الطيران المدني. يستعرض القسم 2 تأثير الحروب الإقليمية على سلامة الأجواء ثم ينتقل إلى مناقشة كيفية ملائمة نظرية (Abbott, 1999) مع سلامة الملاحة الجوية أثناء الحروب لبناء أساس لتحليل قضية إيران وإسرائيل من خلال الإطار النظري لأبوت. يشرح القسم 3 منهجيتنا ويقدم القسم 4 حالة الصراع المسلح بين إيران وإسرائيل وتأثيره على سلامة المجال الجوي الإقليمي. ثم يعرض القسم 5 نتائج الدراسة ومناقشتها ونستعرض الخاتمة بالقسم 6.

الدراسات السابقة:

لطالما كان التفاعل بين العلاقات الدولية والقانون الدولي موضوعًا للبحث الأكاديمي. وقد ناقش باحثون مثل (Abbott, 1999; Krasner, 1999) كيف تتعارض سيادة الدولة في كثير من الأحيان مع الأطر القانونية الدولية، وخاصةً في أوقات النزاع. ويُبرز نموذج أبوت أن فعالية القانون الدولي تعتمد بشكل كبير على موافقة الدولة وتعاونها، وهو ما قد يضعف في الأزمات الجيوسياسية. وفي مجال سلامة الطيران، ركزت أبحاث مكثفة على المعايير الفنية، وتقييم المخاطر، وآليات الاستجابة للطوارئ التي تُشرف عليها هيئات دولية مثل منظمة (الايكاو) وتؤكد دراسات مثل تلك التي أجراها (Chen & Zreik, 2025; Forsyth, 2006) على أهمية الإدارة المنسقة للمجال الجوي لمنع الحوادث وضمان سلامة الركاب. ومع ذلك، نادرًا ما تتناول هذه الأعمال كيفية تقويض النزاعات السياسية لهذه الأنظمة.

إلى جانب الصراع الإيراني الإسرائيلي، كشفت الأزمات الجيوسياسية المختلفة عن هشاشة سلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاع. ويُعدّ إسقاط طائرة الخطوط الجوية الماليزية الرحلة 17 فوق شرق أوكرانيا عام 2014 أحد أكثر الأمثلة مأساوية على ذلك. فرغم تحذيرات منظمة (الايكاو) من المخاطر، استمرت الرحلات الجوية المدنية في المجال الجوي المتنازع عليه، مما أسفر عن خسائر فادحة في الأرواح، وسلّط الضوء على ثغرات في التنسيق والتنفيذ الدوليين (He & Jiang, 2025). خلال حرب الخليج في أوائل التسعينيات، فرضت قوات التحالف قيودًا صارمة على المجال الجوي، لكن التغييرات السريعة وانعدام التواصل الواضح تسببا في اضطراب واسع النطاق لشركات الطيران التجارية. واضطرت شركات الطيران إلى إعادة توجيه رحلاتها بسرعة أو إلغائها تمامًا، مما يكشف كيف يمكن للصراعات العسكرية أن تُحدث خللاً مفاجئاً في حوكمة المجال الجوي.

وبالمثل، شهد الصراع بين الهند وباكستان عام 2025 إغلاق البلدين مؤقتاً لمجالهما الجوي وتقييده وسط توترات عسكرية متصاعدة (Reuters, 2025). واجهت شركات الطيران فوضى تشغيلية، وكانت قدرة منظمة الايكاو على التنسيق محدودة بسبب تسييس الصراع. ولطالما خلق صراع كشمير بين الهند وباكستان تعقيدات في إدارة سلامة المجال الجوي، مع الإغلاقات والقيود المتكررة أثناء اندلاع الصراعات التي أثرت على الرحلات الجوية التجارية وتسببت في اضطراب إقليمي (CNN, 2025; Al-Jazeera, 2025). وفي الشرق الأوسط، أجبرت الصراعات المستمرة في سوريا والعراق شركات الطيران على تجنب الطيران فوق أقاليمهما، مما أدى إلى رحلات أطول وزيادة التكاليف (Al-Jazeera, 2025). وعلى الرغم من مناطق حظر الطيران القائمة، فإن الافتقار إلى التنفيذ والتواصل المتسق بين الدول يؤكد على التحديات في إدارة المجال الجوي الآمن أثناء النزاعات المستمرة.

كما أدى الصراع بين أرمينيا وأذربيجان على منطقة ناغورنو كاراباخ، والذي عُرف بحرب الـ 44 يوماً التي دارت عام 2020، إلى تعطيل المجال الجوي الإقليمي. ورغم الدعوات الدولية إلى توخي الحذر، واجهت شركات الطيران إغلاقات وقيوداً مفاجئة في المجال الجوي بسبب تصاعد النشاط العسكري والمخاطر المحتملة من الأسلحة المضادة للطائرات (Osprey Flight Information, 2020). وقد أدى هذا الصراع إلى إعادة توجيه الرحلات الجوية، وأثار مخاوف بشأن كفاية الأطر القانونية القائمة لإدارة سلامة الطيران في مناطق النزاع (Petrosian, 2021). وخلال نزاعات بحر الصين الجنوبي، أدت المطالبات الإقليمية المتداخلة إلى قيود وتدريبات عسكرية عرضية أثرت على الرحلات المدنية (Lamont, 2014). ورغم أن التوتر الجيوسياسي المستمر لا يُمثل حرباً صريحة، إلا أنه يُعقّد حوكمة المجال الجوي ويُشكّل تحدياً لدور منظمة الايكاو في فرض ممرات جوية محايدة.

أثارت الحرب بين روسيا وأوكرانيا منذ عام 2022 واحدة من أكثر معضلات سلامة المجال الجوي تعقيداً في التاريخ الحديث. أغلقت العديد من الدول مجالها الجوي أمام الطائرات الروسية (Akbarli et al., 2022)، بينما أصبحت أجزاء من المجال الجوي الأوكراني مناطق حظر طيران (Ben Saed & Ben Omar, 2025; Ostroumov et al., 2025; Ostroumov et al., 2024). وكان لتجزئة مراقبة المجال الجوي في ظل الصراع الدائر تأثيرٌ مضاعف على مسارات الطيران العالمية، وتكاليفها، وبرتوكولات السلامة. في عام 2011، خلال الحرب الأهلية الليبية، فُرضت منطقة حظر الطيران التابعة لحلف شمال الأطلسي (الناتو) لحماية المدنيين (Safe Airspace, 2025)، لكنها أيضاً أعاقَت بشدة إدارة الملاحة الجوية في المنطقة. واضطرت شركات الطيران إلى تجنب المجال الجوي الليبي بشكل كامل، مما أثار تساؤلات حول تحقيق التوازن بين التدخل الإنساني وإدارة سلامة المجال الجوي (Ben Saed & Ben Omar, 2025; Dobruszkes & Peeters, 2019).

وبالمثل، أجبر الصراع في اليمن شركات الطيران على تغيير مسارات رحلاتها فوق شبه الجزيرة العربية، في ظل إغلاقات غير متوقعة للمجال الجوي وتهديدات صاروخية. ويُشكّل عدم الاستقرار المستمر تحدياً للجهود الدولية للحفاظ على أجواء آمنة في مناطق

النزاع. وقد دفع الصراع العسكري الحالي بين المملكة العربية السعودية والتمرديين الحوثيين اليمنيين السلطات السعودية إلى سنّ نظام مراقبة الطوارئ الأمنية للحركة الجوية (ESCAT) (Borie, 2021). وأدت الاشتباكات الحدودية بين الهند والصين في عام 2020 (The Economist Times, 2020; Reuters, 2025) إلى فرض قيود مؤقتة ورحلات جوية عسكرية بالقرب من المسارات الجوية التجارية، مما خلق مخاطر محتملة وحالة من عدم اليقين التشغيلي للطائرات. وتُبرز هذه التوترات كيف يُمكن حتى للصراعات المحلية أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية على نطاق أوسع.

أدت الحرب الأهلية في جنوب السودان إلى فرض قيود صارمة على المجال الجوي، وتحديات تشغيلية للرحلات الجوية الإنسانية والتجارية، مما يوضح كيف يمكن للصراعات الداخلية أن تمتد إلى مخاوف تتعلق بسلامة الملاحة الجوية الدولية. كما أدى الصراع الإسرائيلي الفلسطيني، المستمر منذ عقود، إلى فرض قيود على المجال الجوي وتدابير أمنية تُعقّد إدارة المجال الجوي، مما يُظهر الأثر طويل الأمد للتوترات الجيوسياسية المطولة على قطاع الطيران (Dobruszkes, 2019; Dobruszkes & Peeters, 2019). تكشف هذه الحالات مجتمعةً عن نمطٍ مُحدد: فقوة قانون الطيران الدولي وتدابير السلامة لا تُفاسد إلا بقوة الإرادة السياسية الداعمة لها. ويؤثر تفاعل السيادة والأنشطة العسكرية والتعاون الدولي على كيفية إدارة الملاحة الجوية، غالبًا على حساب السلامة. هناك نقصٌ ملحوظ في الأدبيات التي تستكشف تقاطع نظرية العلاقات الدولية وسلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاعات، وخاصةً في المناطق المضطربة مثل الشرق الأوسط. وتُتيح التوترات الأخيرة بين إيران وإسرائيل سياقًا فريدًا لدراسة هذه الفجوة. تسعى هذه الورقة البحثية إلى المساهمة، من خلال تطبيق إطار عمل (Abbott, 1999)، في فهم كيف يُعطل الصراع الجيوسياسي ليس فقط الامتثال القانوني، بل أيضًا الواقع التشغيلي لسلامة الملاحة الجوية.

2.1 الأساس القانوني لمنظمة الطيران المدني للحد من الضرر بالملاحة الجوية:

أن الأساس القانوني الذي تعتمد عليه منظمة الطيران المدني يشمل مجموعة من الاتفاقيات الدولية، وأهمها اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، بالإضافة إلى بروتوكولات ومعايير منظمة (الايكاو)، وهذه القوانين والاتفاقات تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة الجوية ومنع أي اختراقات أو تهديدات. وبالإضافة إلى ذلك، هناك قوانين دولية وقواعد تتعلق بحقوق الدول في السيادة على مجالها الجوي وهذا يعني أنها تمتلك الحق في تنظيم وإدارة الحركة الجوية في أراضيها، وذلك وفقًا لاتفاقية شيكاغو. بالإضافة إلى ذلك، من حق الدول اتخاذ التدابير اللازمة لمنع أي اختراقات أو انتهاكات للملاحة الجوية، وهذا يشمل التعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية لضمان سلامة الطيران.

2.2 مدى ملائمة نظرية أبوت لسلامة الملاحة الجوية:

يؤكد النموذج الذي قدمه Abbott (1999) على أن القانون الدولي يعمل من خلال "التنسيق" - وهو نظام معقد من التفاوض والامتثال والإنفاذ بين الدول ذات السيادة. في السياقات التي لا تعاني من اضطرابات جيوسياسية، يسهل هذا النظام التعاون السلس بشأن سلامة الملاحة الجوية. ولكن في مناطق النزاع، ينهار هذا التنسيق لأن الدول تعطي الأولوية للأمن القومي والمصالح السياسية فوق الالتزامات القانونية الدولية. على سبيل المثال، في الصراع الإيراني الإسرائيلي، مارست كلتا الدولتين حقهما السيادي في تقييد المجال الجوي لحماية العمليات العسكرية، ولكن هذا جاء على حساب تعطيل إدارة عمليات الملاحة الجوية وتجاهل معايير وممارسات منظمة الطيران المدني الدولي الموصي بها. يوضح هذا حجة أبوت بأن السيادة يمكن أن تتفوق على القانون الدولي عندما تُعتبر المصالح الوطنية ملحة.

ومن الإشكاليات التي تواجه الطيران المدني الدولي هو عدم كفاية الصكوك الدولية مثل اتفاقية شيكاغو للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية في مناطق الحروب المستعرة بسبب التطورات التكنولوجية واستخدام الأسلحة الذكية في النزاعات الحديثة التي تفرض تحديات غير مسبقة وجديدة. وبالتالي من الضروري تطوير هذه الاتفاقيات لتواكب هذه التطورات بتضمين بنود جديدة تتعلق

بالأسلحة الذكية، وبالوسائل الحديثة لاستخدام القوة. وهذا يشمل وضع ضوابط تحمي المسافرين وتضمن عدم تعرض الطائرات المدنية للخطر، وتضمن حماية فعالة للملاحة الجوية حتى في ضل الصراعات المسلحة. ولكن من الصعوبة بمكان الحفاظ على سلامة المسافرين والطائرات فالواقع الميداني حتى مع تضمين بنود جديدة. ولكن إضافة بنود متطورة يمكن ان يعزز من مستوى الحماية وذلك بفرض معايير أكثر صرامة للدفع بالدول لتبني ممارسات أكثر مسؤولية.

تكشف قضية أوكرانيا أيضًا كيف أن تضارب القوى والسيادة المتنازع عليها يُنشئان "منطقة رمادية" قانونية وتشغيلية. يؤدي غياب قنوات واضحة للرقابة والاتصال إلى غموض خطير لشركات الطيران، كما حدث في مأساة الرحلة MH17. هنا، يوضح إطار (Abbott, 1999) أنه بدون الاعتراف المتبادل والتعاون بين الدول، يضعف القانون الدولي، مما يزيد من المخاطر على سلامة الملاحة الجوية. وبالمثل، في مناطق مثل ناغورنو كاراباخ وجنوب السودان، حيث تكون الحوكمة مجزأة أو متنازع عليها، يصبح إنفاذ قانون الجو الدولي شبه مستحيل. تتصرف الدول أو الكيانات التي تسيطر على أجزاء من المجال الجوي بشكل مستقل، وغالبًا ما تكون بتوجيهات متضاربة، مما يؤدي إلى ارتباك وزيادة المخاطر على الملاحة الجوية. يُسلط هذا التشرد الضوء أيضًا على حدود إشراف منظمة الطيران المدني الدولي على السلامة الجوية الدولية. بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تعتمد سلطة منظمة (الايكاو) على الامتثال والتعاون الطوعي من الدول الأعضاء. في سيناريوهات النزاع، تتمتع منظمة الطيران المدني الدولي بسلطة إنفاذ محدودة، ويتعثر هذا النظام الطوعي، مما يُظهر هشاشة (الايكاو) سلامة الطيران الدولي في مواجهة التوترات الجيوسياسية التي تُضعف النظام العالمي المصمم لحماية سلامة الملاحة الجوية.

توضح الصراعات السياسية المتجذرة وراء هذه الأمثلة التوتر الأساسي الذي يحدده أبوت: يعتمد القانون الدولي على المصالح والثقة المشتركة، وهو ما يُعطله الصراع بطبيعته. تُنشئ هذه الديناميكية حلقة مفرغة تُقوّض فيها الصراعات الجيوسياسية سلامة الملاحة الجوية بشكل متكرر، مما يُغذي بدوره تحديات دبلوماسية وأمنية (Ben Saed & Ben Omar, 2025). تدعي جهات فاعلة متعددة قدرتها على التفوق الجوي، مما يجعل القواعد المطبقة ومن يُنفذها غير واضحة. هذه المنطقة الرمادية القانونية هي نتيجة مباشرة لضعف التعاون الدولي. تكشف الأبحاث الحالية عن تحديات كبيرة عند تقاطع الصراعات الجيوسياسية وسلامة الملاحة الجوية. في حين أن قانون الجو الدولي وبروتوكولات الطيران تُوفر أطرًا للتعاون (Ozgur, 2023)، فإن فعاليتها تُختبر بشدة أثناء الصراعات بسبب تنافس سيادة الدول، وتجزؤ السلطة، وقدرات الإنفاذ المحدودة. تُظهر دراسات الحالة التي تمت مراجعتها فجوة واضحة في فهم كيفية تأثير هذه الديناميكيات تحديداً على سلامة المجال الجوي، وخاصة في المناطق الساخنة مثل الشرق الأوسط. وتؤكد هذه الفجوة على الحاجة إلى تطبيق الأطر النظرية مثل نموذج (Abbott, 1999) لتحليل الصراعات الحالية بشكل نقدي واقتراح نهج حوكمة أكثر مرونة.

المنهجية:

تعتمد هذه الدراسة على منهج دراسة الحالة النوعية. وباستخدام إطار (Abbott, 1999) للعلاقات نقوم بدراسة الحالة بين إيران إسرائيلي كعدسة تحليلية، نُحلل دراستنا بشكل نقدي كيفية تأثير التوترات الجيوسياسية (أي صراع التفوق الجوي في الشرق الأوسط بين إيران إسرائيلي) على قدرة الايكاو لضمان حوكمة وسلامة المجال الجوي. ويتيح هذا النهج فهماً متعمقاً للتفاعل المعقد بين الصراع السياسي وحوكمة وسلامة الملاحة الجوية.

اعتمدت الدراسة بشكل كبير على مصادر نوعية ثانوية، بما في ذلك أوراق بحثية منشورة في مجلات علمية، وكتب أكاديمية، وتقارير إخبارية من وكالات أنباء دولية، ودراسات قانونية دولية، لا سيما تلك المتعلقة بقانون الجو الدولي العام. وتتيح استراتيجية دراسة الحالة تحليل البيانات "بشكل مُركّز على المنهج" (Bunyavejchewin, 2024). صُممت المقالة بشكل منهجي، مما يعكس مشكلة بحثية محددة، كما أنها مُركّزة نظراً لتطرق الدراسة إلى أجزاء مُحددة من دراسة الحالة (Woodwell,

(2014). وقد استُخدم نهج دراسة الحالة بشكل مناسب، إذ يُستخدم على نطاق واسع في الأبحاث ذات النطاقات الصغيرة، بما في ذلك دراسات الحالة الفردية، والدراسات القانونية، والسياسية (Bennett & Elman, 2007; Mushkat, 2017).
خلفية عن الحرب الإيرانية الإسرائيلية:

من الثالث عشر إلى الرابع والعشرين من يونيو 2025، شهد الشرق الأوسط تصعيدًا كبيرًا بين إيران وإسرائيل، اتسم بأعمال عسكرية مكثفة شملت غارات جوية وإطلاق صواريخ وهجمات بطائرات بدون طيار. أدى الصراع إلى إغلاق واسع النطاق للمجال الجوي في جميع أنحاء المنطقة (الشكل 1)، مما أدى إلى تعطيل عمليات الملاحة الجوية الآمنة بشكل كبير. ونتيجة لذلك، أوقف مقدمو خدمات الملاحة الجوية والسلطات الوطنية للطيران في البلدان المتضررة أي خدمات حركة جوية مقدمة لدعم الملاحة الجوية الوطنية والإقليمية في مناطق معلومات الطيران لكل من إيران وسوريا والأردن والعراق فلسطين ولبنان (EASA, 2025). بدأ الصراع في 13 يونيو، بشن إسرائيل غارات جوية على مواقع نووية وعسكرية إيرانية رئيسية. ردت إيران ببوابل من الهجمات الصاروخية والطائرات المسيرة التي استهدفت الأراضي الفلسطينية. ردًا على ذلك، فرضت الدولتان قيودًا واسعة على مجاهلها الجوي، حيث أغلقت إسرائيل مجاهلها الجوي تمامًا، وهو ما فعلته إيران. كما فرضت دول مجاورة، مثل الأردن وسوريا ولبنان، إغلاقًا كاملاً لمجاهلها الجوي أو فرضت قيودًا صارمة عليه لحماية سلامة الملاحة الجوية. خلال هذه الفترة، واجهت شركات الطيران العالمية تحديات تشغيلية كبيرة. أُلغيت العديد من الرحلات الجوية أو حُوِّلَت مساراتها إلى مسارات بديلة فوق تركيا ومصر والمملكة العربية السعودية وقبرص. واستمرت الضربات الإسرائيلية في استهداف مواقع مختلفة، بما في ذلك منشآت ومطارات مدنية. واستُهدفت أربعة مطارات مدنية في إيران، من بينها مطار تبريز وأصفهان. وألحق القصف أضرارًا جسيمة بالمدرجات المتاحة في مطار تبريز، كما لحقت أضرار بالبنية التحتية لمطار أصفهان، بما في ذلك فقدان نظام الرادار (Iran Front Page, 2025). وصرح نائب رئيس هيئة الطيران المدني الإيرانية، حميد رضا صانعي، بأن "هذه الهجمات انتهكت بروتوكولات الطيران الدولية. ويجب تسجيلها كتدخلات غير قانونية من قِبَل نظام معادٍ" (as cited in Iran Front Page, 2025).



الشكل 1. صورة من Flightrader24 تظهر إغلاق المجال الجوي للدول المتضررة بسبب الصراع العسكري.

في صباح يوم 14 يونيو، أفادت وسائل إعلام إيرانية بوقوع انفجار وحريق في مطار مهر آباد الدولي بتهران. كما أفادت بأن الدفاعات الجوية الإيرانية تصدت لمقذوفات صهيونية فوق أصفهان وتبادلت إطلاق النار مع الطائرات صهيونية مسيرة في مهام استطلاعية في المجال الجوي الشمالي الغربي لإيران. ردًا على هذه الضربات الجوية، قالت إيران إنها بمثابة إعلان حرب وتحذير لمزيد من الهجمات الانتقامية. لذلك، ردت إيران بمزيد من الصواريخ الباليستية الأسرع من الصوت مستهدفة مناطق مختلفة من إسرائيل.

أجبر وابل الصواريخ البالستية شركات الطيران الاسرائيلية على نقل طائراتها إلى الخارج مع تزايد المخاوف بشأن الرد الإيراني المتوقع. كان هذا جزءًا من خطة طوارئ لتجنب استهدافها في هجوم إيراني حيث ورد أن عددًا من الطائرات الاسرائيلية هبطت في مطار لارنكا الدولي في قبرص.

خلال حرب الأيام الاثني عشر، لعبت القيادة السياسية دورًا حاسمًا في دفع التصعيد العسكري والتأثير على دور الايكاف لضمان سلامة المجال الجوي. واصل القادة الاسرائيليين شنّ ضربات عدوانية بهدف تقليص القدرات النووية الإيرانية وفرض هيمنتهم الجوية الإقليمية. ردّت السلطات الإيرانية بحملات صاروخية وطائرات مسيرة مصممة لحماية قوتها والرد السريع. في غضون ذلك، بقيت دول عربية، عالقة بين مخاوف التحالف والاستقرار الإقليمي.

من الجدير بالذكر أن تدخل القيادة الأمريكية، بقيادة الرئيس دونالد ترامب، أضاف بُعدًا دوليًا إلى ديناميكيات الصراع. ساهم الوجود العسكري الأمريكي في القواعد القريبة والدعم السياسي للكيان الإسرائيلي في تصعيد التوترات وحسابات المخاطر. في 22 يونيو، انضمت الولايات المتحدة إلى الحرب إلى جانب إسرائيل وضربت مواقع فوردو ونطنز وأصفهان النووية الإيرانية، مستخدمة قاذفات بي-52 وي-2 وصواريخ توماهوك. في 23 يونيو، شنت إيران هجومًا انتقاميًا على قواعد عسكرية أمريكية في قطر. أطلقت إيران وأبلا من الصواريخ على قاعدة العديد الجوية الأمريكية في قطر، وأبلغ عن انفجارات فوق المجال الجوي للدوحة. أدى هذا التدخل الخارجي إلى تفاقم التوترات، وإضافة تعقيدات سياسية جديدة، وتعقيد الجهود المبذولة من الايكاف للحفاظ على إدارة منسقة وآمنة للمجال الجوي. وقد صعب عدم القدرة على التنبؤ، الناجم عن تضارب المصالح الدولية والإقليمية، على مقدمي خدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران الحصول على معلومات استخباراتية موثوقة وآنية، مما زاد من الضغط على قدرة الايكاف الهشة أصلاً.

في 23 يونيو، أعلن الرئيس الأمريكي دونالد ترامب أن اتفاق وقف إطلاق النار بين إسرائيل وإيران سيُنقذ بالكامل بحلول 25 يونيو، واصفًا الصراع بـ "حرب الاثني عشر يومًا". كشف هذا التفاعل المتشابك بين الطموح السياسي والعمل العسكري والنفوذ الدولي كيف يمكن لقرارات القيادة على أعلى المستويات أن تعيق بشكل مباشر قدرات الايكاف بالتقليل من المخاطر على سلامة الملاحة الجوية. وقد أبرز الصراع التوازن الهش بين السعي لتحقيق الأهداف الجيوسياسية على الضرورات الأساسية لسلامة المجال الجوي في مناطق النزاعات العسكرية.

النتائج والمناقشة:

في هذا القسم، نعرض نتائج تحليلنا لحالة الحرب بين إيران واسرائيل، مع التركيز على التحليل السياسي حيث يستكشف هذا التحليل القرارات الاستراتيجية للسياسيين وآثارها على التنظيم الدولي والفعال لإدارة المجال الجوي. يوفر هذا التحليل فهمًا شاملاً لتأثير النزاع على سلامة الملاحة الجوية.

5.1 التحليل السياسي:

أثرت الطموحات والقرارات الاستراتيجية لكبار القادة السياسيين بشكل كبير على سلامة المجال الجوي الإقليمي خلال الصراع الإيراني الإسرائيلي الذي استمر اثني عشر يومًا. اتبعت القيادة الاسرائيلية سياسة الضربات الاستباقية الهادفة إلى تقويض البرنامج النووي الإيراني وفرض هيمنتها الجوية الإقليمية. هذا الحزم، وإن كان مدروسًا عسكريًا، إلا أنه زاد من مخاطر الملاحة الجوية الدولية، حيث وقعت العمليات العسكرية بالقرب من الممرات الجوية الدولية الرئيسية.

اتسمت قيادة رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو بالتخويف الإرهابي والاستخدام الاستراتيجي للمواجهات العسكرية لتعزيز مكانته السياسية. وبجادل النقاد بأن استعداد نتنياهو للانخراط في صراعات، بما في ذلك المواجهات الجوية مع إيران، كان مدفوعًا جزئيًا برغبته في الحفاظ على نفوذه السياسي الداخلي وحشد الدعم المحلي. وقد أدى هذا النهج إلى تفاقم عدم الاستقرار

الإقليمي، حيث صعدت العمليات العسكرية من المخاطر التي تهدد سلامة المجال الجوي الإقليمي وضعف الرقابة الدولية للسلامة الجوية. ولعب موقف تنبهاه العدواني، الذي مزج بين البقاء السياسي والأهداف الأمنية، دوراً حاسماً في إطالة أمد الصراع وتعميقه. من الجانب الإيراني، وازنت القيادة بين الرد وضبط النفس لتجنب حرب شاملة، فشنت هجمات صاروخية وطائرات مسيرة استهدفت البنية التحتية الاسرائيلية. عكست هذه الإجراءات حسابات سياسية معقدة، إذ استعرضت القوة وردعت أي عدوان صهيوني ارهابي إضافي، مع المخاطرة بتصعيد قد يزيد من زعزعة استقرار المجال الجوي. جمع الرئيس بيزيشكيان، بقيادة المرشد الأعلى آية الله علي خامنئي، بين الالتزام الأيديولوجي بمقاومة النفوذ الاسرائيلي والجهود العملية لتجنب صراع أوسع. سعى بيزيشكيان إلى إظهار قوته محلياً وإقليمياً، مع إدارة المخاطر التي يشكلها التصعيد على الطيران المدني.

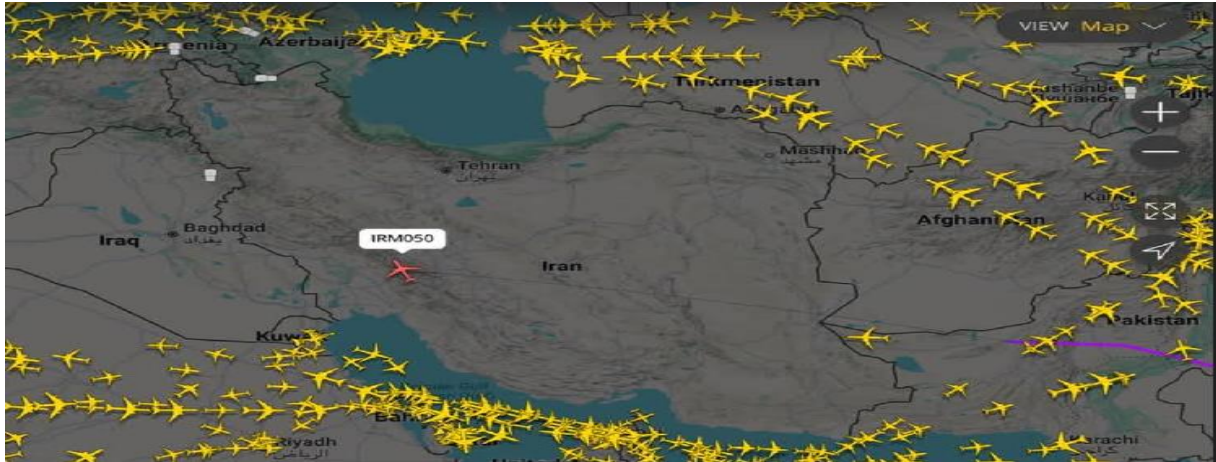
كان أحد الأبعاد الحاسمة للصراع هو الطموح السياسي لكل من إيران وإسرائيل للسيطرة على المجال الجوي لوكلائهما وحلفائهما. سعى إسرائيل إلى تقييد نفوذ إيران من خلال ضرب الجماعات التابعة لها في لبنان وسوريا، مستهدفة قدرات الصواريخ والطائرات المسيرة التي تهدد الأجواء الاسرائيلية. بدورها، وسّعت إيران نطاقها الاستراتيجي من خلال وكلائها، مستخدمة أراضيهم كمنصات لشن هجمات على إسرائيل. عقدت هذه الديناميكية بالوكالة دور منظمة الايكاو في إدارة المجال الجوي، حيث غالباً ما تعدّت الأنشطة العسكرية على الممرات الجوية المحايدة، مما زاد من المخاطر على الملاحة الجوية الإقليمية. ومن الأبعاد المعاصرة المهمة الصراع المستمر في مدينة غزة الفلسطينية، حيث أسفرت العمليات العسكرية الاسرائيلية الارهابية عن خسائر فادحة في صفوف المدنيين. تُمثّل غزة، التي غالباً ما تُعتبر مركزاً محورياً للمقاومة الفلسطينية والمدعومة من إيران، مستوى آخر من التعقيدات الجيوسياسية. تُفاقم سياسات تنبهاه وحملاته العسكرية الارهابية في غزة التوترات الإقليمية، مما يُغذّي ديناميكية الصراع الإيراني الاسرائيلي الأوسع. لا يُؤجج هذا التصعيد العداء السياسي فحسب، بل يُفاقم أيضاً المخاطر على المجال الجوي الإقليمي، حيث تمتد الأنشطة العسكرية إلى مناطق قريبة من ممرات الطيران التجارية الرئيسية.

وأضاف تدخل الولايات المتحدة، بقيادة الرئيس دونالد ترامب، بُعداً دولياً للصراع. واتخذت إدارة ترامب موقفاً متشدداً ضد إيران، وقدمت دعماً ثابتاً للاستراتيجية العسكرية الاسرائيلية من خلال العقوبات وتبادل المعلومات الاستخباراتية والوجود العسكري الكبير في منطقة الشرق الأوسط. وقد شجع هذا الدعم الخارجي الإجراءات الاسرائيلية مع تعقيد الجهود الدبلوماسية لإدارة الصراع أو تهدئة تصعيده. وساهم أسلوب ترامب السياسي، الذي اتسم بعدم القدرة على التنبؤ بالأحداث، في بيئة أمنية مشددة زادت من تحدي منظمة الايكاو والدور المنطوق بها في الرقابة والحوكمة القانونية لسلامة المجال الجوي الدولي.

لهذه التوترات السياسية والعسكرية آثار ملموسة على سلامة الملاحة الجوية. فهي تزيد من حدة التوترات وانعدام الثقة، مما يجعل التعاون شبه مستحيل ويفرض تدابير سلامة تفاعلية. على سبيل المثال، خلال الصراع الذي استمر اثني عشر يوماً، كانت هناك حوادث اضطرت فيها الرحلات الجوية التجارية إلى تغيير مسارها فجأة لتجنب مناطق الضربات الصاروخية والمناطق التي يزداد فيها نشاط الطائرات بدون طيار. إحدى الحالات البارزة كانت تتعلق بطائرة مدنية تحلق عبر ما تم إعلانه رسمياً مجالاً جويًا محظوراً (الشكل 2)، متجنباً بأعجوبة حطام الصواريخ وهو حادث كاد أن يكشف عن مخاطر عدم كفاية التواصل والتنسيق وسط مناطق الصراع سريعة التغير. يسلط هذا الحادث الضوء على كيفية ترجمة القرارات السياسية والحرب بالوكالة إلى مخاطر فورية على الطيران المدني.

وقد أكدت هذه الديناميكيات السياسية مجتمعة كيف تؤدي الطموحات السياسية أثناء الصراع إلى تفاقم المخاطر على سلامة الملاحة الجوية، مما يوضح الطبيعة المتشابكة للجغرافيا السياسية والدور الهام للـ(الايكاو) في ضمان السلامة الجوية. يكشف التحليل أن الطموحات السياسية الاسرائيلية لفرض الهيمنة الجوية والجيوسياسية على المجال الجوي الإقليمي أثّرت بشكل كبير على ديناميكيات سلامة الملاحة الجوية. من الناحية القانونية، فرضت هذه الإجراءات الصارمة ضغوطاً على قوانين الطيران الدولية التي

تُشجع الاستخدام السلمي والتعاوني للمجال الجوي. بإعطاء الأولوية لتحقيق الأهداف الاستراتيجية، تحدي إسرائيل معايير لسلامة الأجواء، مما ساهم في زيادة المخاطر ووضع الايكاف ومعاييرها خلف الركب. وبهذا السلوك العدواني أثبتت إسرائيل للد(الايكاو) والدول الأعضاء والذي هو من بينها تجاهله التام للقوانين الدولية المنظمة لسلامة الجوية الدولية.



الشكل 2. تظهر الصورة من Flightrader24 طائرة تابعة لشركة ماهان للطيران وهي تحلق فوق المجال الجوي المغلق وسط تبادل إطلاق الصواريخ.

تدعم النتائج إلى حد كبير فرضية أبوت الأساسية القائلة بأن سيادة الدولة والالتزامات القانونية الدولية أساسية. مارست كل من إيران وإسرائيل سيطرة سيادية بفرض قيود على المجال الجوي خلال الصراع، مما يعكس الحقوق القانونية التي تتمتع بها الدول على مجالها الجوي (Abbott, 1999). ومع ذلك، تكشف نتائجنا أن نموذج التعاون المتوازن بين السيادة والالتزامات الدولية أو الإقليمية المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية غالبًا ما ينهار عمليًا خلال النزاعات السريعة وعالية المخاطر.

إن المواقف العسكرية العدوانية للقيادة الاسرائيلية، المدفوعة جزئيًا باستراتيجيات البقاء السياسي، وحرب إيران بالوكالة، قد أربكت المسألة وعقدت إدارة المجال الجوي. ولا شك أن التحركات العسكرية الاسرائيلية لفرض هيمنتها الجوية والجيوستراتيجية على المجال الجوي الإيراني والإقليمي العربي تنبع من طموحات سياسية وعقائدية. وتعكس هذه الديناميكيات والطموحات السياسية كيف تستخدم الدول السيادة والسلطة ليس فقط لتشكيل السياسة، بل أيضًا للسيطرة على المجال الجوي الحيوي، وغالبًا ما تتحدى افتراض النموذج القائل بأن الدول ستعطي الأولوية للقانون الدولي التي هي جزء منه وتنادي به عندما يتمشى مع على مصالحها الوطنية وتجاهله عندما تسعى لتحقيق مكاسب جيوسياسية.

بمقارنة هذا مع صراعات جيوسياسية أخرى، مثل الصراع الروسي الأوكراني والصراع الصيني التايواني المحتمل، يؤكد أن دعوة أبوت إلى أطر مؤسسية أقوى لا تزال ملحة، وإن كانت غير كافية، دون الإقرار بأولوية الإرادة السياسية والطبيعة المتطورة للصراع. لذا، نوسع دراستنا نطاق نهج (Abbott, 1999) من خلال إظهار الحاجة إلى دمج علم النفس السياسي وعوامل المخاطر التكنولوجية في الأطر التي تُنظم سلامة المجال الجوي في مناطق الحرب. منهجيًا، كانت نظرية (Abbott, 1999) مفيدة في هيكل تحليلنا، إلا أن الصراع يؤكد أن النظرية يجب أن تتكيف مع الواقع المعاصر. تُساهم نتائجنا في سد الفجوة في الأدبيات من خلال تطبيق النموذج واختباره بشكل نقدي في بيئة ديناميكية وعالية المخاطر.

يُشجع هذا المنظور النقدي صانعي سياسات الطيران المدني الدولي على السعي ليس فقط إلى آليات تعاون أقوى، بل أيضًا إلى استراتيجيات واقعية تُراعي التعقيدات السياسية والتكنولوجية التي لاحظناها.

5.2 ربط نهج أبوت بمعايير السلامة الجوية الدولية:

يقدم إطار العمل الذي اقترحه Abbott, (1999) فهماً أساسياً لكيفية تحكم سيادة الدول والمعايير القانونية في المساحات المشتركة، مثل المجال الجوي الدولي. وفي هذا الإطار، تعمل منظمة الايكاو كهيئة تنظيمية رئيسية مكلفة بوضع وتطبيق المعايير التي تعزز سلامة الطيران المدني الدولي. وتُفَعّل القواعد والمعايير الدولية للطيران المدني الصادرة عن مجلس منظمة (الايكاو) مبادئ قانون الجو الدولي المتطابقة ونهج Abbott, (1999)، مما يُسهّل التعاون بين الدول ذات السيادة.

في سياق الصراع الإيراني الإسرائيلي، واجه دور منظمة الايكاو تحديات بسبب التغيرات السريعة في إدارة المجال الجوي، والأنشطة العسكرية، بما في ذلك ضربات الطائرات المسيّرة، وعدم انتظام التواصل بين الدول. مارست إيران واسرائيل سيادتهما بفرض قيود على المجال الجوي، منسجمين مع تأكيد Abbott, (1999) على الحقوق السيادية، إلا أن حدة الصراع كشفت عن نقاط ضعف في قدرة الايكاو على إنفاذ الامتثال وتنسيق السلامة آتياً. وهذا يُبرز حجة Abbott, (1999) القائلة بأن الأطر المؤسسية، على الرغم من أهميتها، يمكن أن تُقيّد الإرادة السياسية وواقع الصراع.

تظهر أنماط مماثلة في صراعات جيوسياسية أخرى. فقد أدت الحرب بين روسيا وأوكرانيا إلى إغلاقات واسعة النطاق للمجال الجوي وإعادة توجيه الرحلات، في حين تكافح منظمة الايكاو لضمان السلامة الشاملة في ظل الأجواء المتنازع عليها والتحديات العسكرية. (Ostroumov et al., 2025; Safe Airspace, 2025). في الوقت نفسه، زادت هجمات الطائرات المسيّرة والصواريخ المنطلقة من اليمن إلى المجال الجوي السعودي من تعقيد إدارة الملاحة الجوية (Safe Airspace, 2025)، مما شكّل تحدياً لقدرة الايكاو على التوفيق بين المخاوف الأمنية السيادية وحوكمة سلامة الأجواء.

توضح هذه الحالات كيفية تقاطع نموذج Abbott, (1999) والدور التشغيلي لمنظمة الايكاو: فبينما تُرسي منظمة الايكاو الأطر القانونية والتقنية لسلامة الملاحة الجوية، يُذكرنا النموذج بأن السيادة والطموحات السياسية تؤثران بشكل كبير على كيفية عمل هذه الأطر أثناء النزاعات. إن الطبيعة المتطورة للحرب الحديثة بما في ذلك التكتيكات غير المتكافئة، واستخدام الطائرات بدون طيار، والحرب الإلكترونية تُدخل مخاطر سلامة جديدة يجب على كل من منظمة الايكاو ووكالات سلامة الطيران مثل الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران والاتحاد الدولي للنقل الجوي معالجتها. وبالتالي، فإن دمج المنظور النظري Abbott, (1999) مع التفويض العملي لمنظمة الايكاو يوفر نهجاً شاملاً لفهم وتحسين سلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاع. وتؤكد دراستنا للحالة بين إيران واسرائيل، إلى جانب أمثلة روسيا وأوكرانيا واليمن والسعودية، على الحاجة الملحة إلى تعزيز التعاون الدولي وتحسين التواصل في الوقت الفعلي وآليات إنفاذ أقوى داخل منظمة الطيران المدني الدولي. وعلاوة على ذلك، فإنها تدعو إلى توسيع إطار أبوت لدمج التعقيدات السياسية الكامنة في النزاعات الحديثة بشكل أفضل. لذلك، تتطلب حماية الملاحة الجوية في خضم التوترات الجيوسياسية ربط النظرية القانونية بالواقع التشغيلي والقانوني. إن تعزيز استجابة منظمة الايكاو ومواءمتها مع تفسير سياسي مستنير للسيادة والقانون، كما اقترح Abbott, (1999)، يمكن أن يعزز أطر عمل أكثر مرونة تحمي الملاحة الجوية بشكل فعال في مناطق الصراع.

تُظهر نتائجنا كيف يُمكن للقرارات السياسية، وخاصة الإجراءات العسكرية العدوانية، أن تتجاوز الحماية القانونية للطيران المدني، مُحوّلةً المجال الجوي إلى ساحة معركة شديدة الخطورة. وتسلّط الضوء على الصلة المباشرة بين الأهداف السياسية وتهديدات السلامة في الواقع الفعلي، مُؤكّدةً على أن الإجراءات العسكرية التي يأمر بها السياسيون تُشكّل عاملاً رئيسياً في هشاشة سلامة الملاحة الجوية خلال النزاعات.

من منظور أبوت للعلاقات الدولية والقانون الدولي، تكشف العناصر التكنولوجية والتكتيكية كيف تمتد الحرب الحديثة إلى ما هو أبعد من الاشتباكات العسكرية التقليدية لتشمل المجالات الإلكترونية. حيث تستخدم الجهات العسكرية هذه القدرات لفرض

سلطتها وسيطرتها، متجاهلةً في كثير من الأحيان قوانين الطيران الدولية المصممة لحماية المجال الجوي المدني. يستخدم القادة السياسيون التقنيات المتقدمة - مثل الطائرات المسيرة والحرب الإلكترونية - ليس فقط لتحقيق ميزة عسكرية، بل أيضاً كأدوات لإبراز قوتهم والتأثير على سرديّة السيطرة على المجال الجوي.

في حالة إيران وإسرائيل، تدفع الطموحات السياسية إلى استخدام هذه التقنيات بشكل عدواني لتحدي التفوق الجوي لكل منهما، مع إظهار القوة للحلفاء والمنافسين. تُظهر دراسة الحالة التي أجريناها كيف تُسهم هذه التهديدات الهجينة في تجزئة حوكمة المجال الجوي وزيادة نقاط الضعف لدى الإيكو في ضمان سلامة الملاحة الجوية خلال النزاعات الجيوسياسية، مما يُعقّد الرقابة على السلامة الجوية الدولية.

الخاتمة:

تُسلط هذه الدراسة الضوء على دور الإيكو في ضمان سلامة الملاحة الجوية في مناطق الصراع الاقليمي والجيوسياسي وذلك بالنظر في حالة الصراع القائم فالشرق الأوسط. تُؤثر الصراعات تأثيراً بالغاً على سلامة الملاحة الجوية من خلال تحدّيها للأطر القانونية الدولية والآليات التشغيلية القائمة. يُقدّم نموذج (Abbott, 1999) رؤيةً قيّمةً حول التوازن بين سيادة الدولة والتعاون الدولي، إلا أن الصراعات الواقعية تكشف عن حدوده، لا سيما فيما يتعلق بالطموحات السياسية والحرب الحديثة. لا يزال الدور المنوط لمنظمة الإيكو لا غنى عنه لوضع معايير سلامة الطيران، إلا أن فعاليتها تعتمد بشكل كبير على رغبة الدول في التعاون والتواصل بشفافية. يُظهر الصراع الإيراني الإسرائيلي ضعف منظمة الإيكو في ضمان ومراقبة سلامة الملاحة الجوية الدولية نتيجة لتجاهل الدول الأعضاء التي تسعى لتحقيق أهداف مدفوعة سياسياً ولتحقيق مصالح جيوسياسية واستراتيجية بحيث تغطي هذه الأهداف السياسية على المبادئ المنظمة لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي.

قائمة المراجع:

- Abbott, K. W. (1999). International Relations Theory , International Law, and the Regime Governing Atrocities in Internal Conflicts. *International Relations*, 93(2), 361–379. <https://doi.org/10.2307/2997995>
- Chen, Y., & Zreik, M. (2025). Geopolitical Bottlenecks and Air Transport Connectivity Between China and the UAE: Implications for BRICS+ Cooperation and Sustainable Tourism. *Sustainability (Switzerland)*, 17(5), 1–26. <https://doi.org/10.3390/su17051930>
- Ozgun, N. (2023). *Global Governance of Civil Aviation Safety*. Routledge.
- Ratajczyk, M. (2015). *Regional aviation safety organisations: Enhancing air transport safety through regional cooperation*. Kluwer Law International BV.
- Scott, B. I., & Trimarchi, A. (2020). Fundamentals of international aviation law and policy. In *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429492075>
- Stewart, M. E. (2021). *Freedom of overflight: A study of coastal state jurisdiction in international airspace*. Kluwer Law International BV.
- Woodwell, D. (2014). Applying theory and evaluating the “real world”. In *Research foundations: How do we know what we know?* (pp. 154–169). SAGE Publications. <https://doi.org/10.4135/9781506374734>.
- Abeyratne, R. (2002). The role of civil aviation in securing peace. *International Journal on World Peace*, 19(2), 53–81. <https://doi.org/10.2307/20753355>

- Akbarli, A., Öndeş, E. B., GEzer, D., & Açikel, B. (2022). The Impact of the Ukraine-Russia Conflict on the Aviation Sector: February-May 2022. *Journal of Aviation*, 6(3), 346–354. <https://doi.org/10.30518/jav.1125560>
- Ben Saed, M & Ben Omar, A. (2025). Air traffic in context : geopolitical and technical factors affecting its safety and security. *International Science and Technology Journal*, 63(1), 1–21. <https://doi.org/10.62341/mbaf2238>
- Bennett, A., & Elman, C. (2007). Case study methods in the international relations subfield. *Comparative Political Studies*, 40(2), 170–195. <https://doi.org/10.1177/0010414006296346>
- Bunyavejchewin, P. (2024). Malaysia–Singapore airspace dispute, 2018–2019: A legal and political analysis. *Social Sciences and Humanities Open*, 9(December 2023), 100802. <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2023.100802>
- Chong, A., & Chang, J. Y. (2018). The international politics of air disasters: lessons for aviation disaster governance from Asia, 2014–2015. *Cambridge Review of International Affairs*, 31(3–4), 249–271. <https://doi.org/10.1080/09557571.2018.1510379>
- Dobruszkes, F. (2019). Why do planes not fly the shortest routes? A review. *Applied Geography*, 109(April), 102033. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2019.06.001>
- Dobruszkes, F., & Peeters, D. (2019). The magnitude of detours faced by commercial flights: A global assessment. *Journal of Transport Geography*, 79(July), 102465. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102465>
- Eilstrup-Sangiovanni, M. (2022). Ordering global governance complexes: The evolution of the governance complex for international civil aviation. *Review of International Organizations*, 17(2), 293–322. <https://doi.org/10.1007/s11558-020-09411-z>
- Felux, M., Figuet, B., Waltert, M., Fol, P., Strohmeier, M., Felux, M., Figuet, B., Waltert, M., Fol, P., Strohmeier, M., Felux, M., Figuet, B., Waltert, M., & Fol, P. (2023). Analysis of GNSS disruptions in European Airspace. In *Proceedings of the 2023 International Technical Meeting of The Institute of Navigation*, 315–326. <https://doi.org/https://doi.org/10.33012/2023.18626>
- Forsyth, P. (2006). Martin Kunz Memorial Lecture. Tourism benefits and aviation policy. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 3–13. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.09.001>
- He, S., & Jiang, C. (2025). Strategic conflicts in the aviation industry: Evolution and impact analysis using Graph Model with application to airspace conflict between European Countries and Russia. *Transport Economics and Management*, 3(May), 199–213. <https://doi.org/10.1016/j.team.2025.04.003>
- Krasner, S. D. (1999). *Sovereignty: Organized Hypocrisy*. Princeton University Press.
- Lamont, C. K. (2014). Conflict in the skies: The law of air defence identification zones. *Air and Space Law*, 187–202.
- Mushkat, R. (2017). The case for the case study method in international legal research. *Journal for Juridical Science*, 42(2), 3–7. <https://doi.org/10.18820/24150517/jjs42.v2.6>
- Ocheni, S. I., Ogaboh Agba, A. M., Agba, M. S., & Eteng, F. O. (2020). Covid-19 and the tourism industry: Critical overview, lessons and policy options. *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, 9(6), 114–129. <https://doi.org/10.36941/AJIS-2020-0116>
- Ostroumov, I., Ivannikova, V., Kuzmenko, N., & Zaliskyi, M. (2025). Impact analysis of Russian Ukrainian war on airspace. *Journal of Air Transport Management*, 124. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2025.102742>

- Ostroumov, P. I., Ivannikova, V., & Kuzmenko, N. (2024). *Analysis of Air Traffic Flows Reconfiguration in the Easter Europe Due to the War in Ukraine*. November.
- Shane, J. (2019). Diplomacy and Drama: The Making of the Chicago Convention. *The Air and Space Lawyer*, 32(4), 16–22.
- Tolga, T., & Gökmen, N. (2021). The Determination of the Factors Affecting Air Transportation Passenger Numbers. *International Journal of Aviation, Aeronautics, and Aerospace*, 8(1), 1–20. <https://doi.org/10.15394/ijaaa.2021.1553>
- Wu, D. L. (2024). GNSS Signal Jamming as Observed from Radio Occultation. *IEEE Journal of Selected Topics in Applied Earth Observations and Remote Sensing*, 17, 8642–8645. <https://doi.org/10.1109/JSTARS.2024.338>
- Aljazeera. Are airlines stopping flights to Middle East amid soaring tensions? (2025, June, 23). Retrived from <<https://www.aljazeera.com/news/2025/6/23/us-bombs-iran-are-airlines-stopping-flights-to-middle-east>>.
- Borie, M (2021). Saudi Arabia: What are the effects of current military conflict with Yemeni Houthi rebels?. Retrived from <<https://www.ospreyflightsolutions.com/saudi-arabia-what-are-the-effects-of-the-current-military-conflict-with-yemeni-houthi-rebels>>
- CNN. Major airlines are avoidning Pakistan's airspace as tensions with India simmer following tourist massacre. (2025, May, 06). Retrived from <<https://edition.cnn.com/2025/05/05/asia/pakistan-india-kashmir-conflict-airlines-travel-intl-hnk>>
- EASA. (2025). Airspace of the Middle East (Iran, Iraq, Israel, Jordan and Lebanon). Retrieved from <<https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs/2025-02-r2>>
- Reuters. India, Pakistan airspace closures for each other's airlines in tit for tat moves. (2025, May, 23). Retrived from <<https://www.reuters.com/world/india/pakistan-extends-airspace-ban-indian-airlines-until-june-24-2025-05-23/>>
- Reuters. Why was the India-China military clash in 2020 about?. (2024, October, 25). Retrived from <<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/what-was-india-china-military-clash-2020-about-2024-10-25/>>
- Safe Airspace (2024). Libya airspace risk: an Idiot's guide. Retrived from <<https://ops.group/blog/libya-airspace-risk-an-idiots-guide/>>
- Safe Airspace (2025). Middle East airspace situation-June 2025. Retrived from <<https://safeairspace.net/saudi-arabia/>>
- The Economic Times News (2025). India-China border dispute explained: Revisiting the 2020 Galwan clash amid latest patrolling agreement. Retrieved from https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-china-border-dispute-explained-revisiting-the-2020-galwan-clash-amid-latest-patrolling-agreement/articleshow/114424670.cms?from=mdr#google_vignette