

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

\* د. محمد عبد السلام بن سعد

تاریخ النشر: 17 / 11 / 2025

اجازة النشر: 3 / 10 / 2025

تاریخ الاستلام: 11 / 8 / 2025

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

نجد أن الحروب الإقليمية تتجاوز في كثير من الأحيان قدرة الإيكاو على الحفاظ على سلامة الطيران، مما يعرض الملاحة الجوية العالمية للخطر. كما تبرر الدراسة محدودية سلطة الإيكاو في إنفاذ القوانين، مما يشير تساؤلات جوهرية حول حكمة الطيران. وتحلص الدراسة إلى أن سلامة الملاحة الجوية الفعالة في الحروب الإقليمية تتطلب إنفاذًا أقوى من الإيكاو لمعايير السلامة والتزاماً سياسياً أقوى. التداعيات العملية: 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 الإسرائيلي 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، بذلت جهود لتأسيس قوى قوية قائمة على السيطرة على مناطق بحرية شاسعة. حاول حكام هذه المناطق تقييد الوصول إليها على فئات معينة، ومنحها لفئات أخرى، سعياً 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. آمل ألا تترددوا 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 خالٍ من الاستغلال من قبيل 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 (إيكاو) 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). (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 بالمراحل النشطة من الصراعات العسكرية في دول الشرق الأوسط. قد يكون اندلاع الصراع الأفغاني عام 1978، وما تلاه من غزو سوفييتي وحرب بين إيران والعراق عام 1980، مرتبطة بفترة خمس سنوات من تراجع معدلات السفر الجوي في المنطقة. ترتبط حرب الخليج (1991-1990) وببداية الصراع البوسي 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 آنفًا عن انخفاض في حركة السفر العالمية، إلا أنها تأثرت بالعديد من المشكلات التي طرأة 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 المحالين الجويين الليبي والسوداني (Ostroumov et al., 2025). في أغسطس 2023، بسبب الصراع العسكري المحلي والاضطرابات السياسية، قيدت كل من النيجر ومالي مجالهما الجوي لحركة الطيران الدولي. ونتيجة لذلك، فإن الملاحة الجوية فوق القارة الأفريقية مقيدة بالاستخدام المحدود للمجال الجوي للنيجر ومالي وليبيا والسودان، والتي أغلق مجالهما 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 لتسلیط الضوء على كيفية تأثير سلوك الدولة وسيادتها وديناميكيات العلاقات بين الشركات والدولة على إدارة سلامه 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 (إيكاو) والآيازا (EASA).

في سياق الصراعات النشطة، مثل المواجهة بين إيران واسرائيل، يساعد هذا النموذج على تأطير المجال الجوي كأصل عسكري استراتيجي وموارد مدنية مشتركة في آنٍ واحد، عالقاً بين الأمان 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 تلقى السياسات السياسية بظاهرها غالباً على حوكمة سلامة الطيران. من خلال هذا المنظور، يمكننا فهم كيف أن الطابع السياسي للمجال الجوي - من يتحكم فيه، ومن يستطيع الطيران عرّه، ومن يتتحمل المسؤلية 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 نقاشٌ مُلتفٌ في الأبحاث المركزة على كيفية تأثير هذه الصراعات بشكلٍ مُباشر على قدرة الإيكاو على ضمان سلامة الملاحة الجوية العالمية. وبينما استكشفت الدراسات الاستراتيجيات العسكرية والتورات السياسية والقانون الدولي بشكلٍ مُفصل، إلا أن القليل منها ناقش بشكلٍ نقدي تقاطع هذه العوامل في سياق إدارة الملاحة الجوية خلال النزاعات المشتعلة. وتحديداً، يكشف الصراع الأخير بين إيران واسرائيل، عن ثغرة دقيقة: كيف تُعطل الصراعات الجيوسياسية الأطر القانونية والأنظمة التعاونية المصممة من الإيكاو لحماية النقل الجوي الدولي. وغالباً ما تُغفل الدراسات الحالية التوازن الهش بين سيادة الدولة وقانون الجو الدولي خلال الأزمات، مما يُقيّد شركات الطيران والركاب والهيئات التنظيمية في ركبة 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 روئيًّا جديدة حول تحذيرات الإيكاو لإدارة الملاحة الجوية وسط الأضطرابات الجيوسياسية. في حين أن الفجوة في الأبحاث المركزة على سلامة الملاحة الجوية وسط الصراع الجيوسياسي واضحة، فإن هناك ندرة ملحوظة من الدراسات ذات الصلة فيتناول دور الإيكاو في مثل هذه الأزمات. 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 دوراً مهماً في تسهيل حركة الطائرات بين الدول وضمان سلامة الرحلات في حالات الأزمات والصراعات. أما في سياق الحرب الإيرانية الإسرائيلية، فلهذه الاتفاقيات دور بارز فالتأثير على كيفية تسخير الرحلات الجوية، خاصة في أثناء فرض قيود على الأجواء المحلية والإقليمية أو تغيير في المسارات وبهذا يعكس على الجوانب المتعلقة بسلامة الطيران المدني. يستعرض القسم 2 تأثير الحروب الإقليمية على سلامة الأجواء ثم ينتقل إلى مناقشة كيفية ملاءمة 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 فالقسم 6.

#### الدراسات السابقة:

لطالما كان التفاعل بين العلاقات الدولية والقانون الدولي موضوعاً 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. ويزعم 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، وتقدير المخاطر، وآليات الاستجابة للطوارئ التي تُشرف عليها هيئات دولية مثل منظمة (الإيكاو) 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 الإسرائيلي واسرائيلي، كشفت الأزمات الجيوسياسية المختلفة عن هشاشة سلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاع. ويُعد 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، وسلط 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 تسبّب في اضطراب واسع النطاق لشركات الطيران التجارية. واضطربت شركات الطيران إلى إعادة توجيه رحلاتها بسرعة أو إلغائها تماماً، مما يكشف كيف يمكن للصراعات العسكرية أن تحدث خللاً مفاجئاً في حوكمة المجال الجوي.

وبالمثل، شهد الصراع بين الهند وباكستان عام 2025 إغلاق البلدين مؤقتاً مجاهماً المجال الجوي وتقييده وسط توترات عسكرية متتصاعدة (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، أجرت 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 يؤكّد 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 وقيودًا 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 وتدريجيات عسكرية عرضية أثرت على الرحلات المدنية (Lamont, 2014). ورغم أن التوتر الجيوسياسي المستمر لا يُمثل حرباً صريحة، إلا أنه يُعَد حوكمة المجال الجوي ويشكل تحدياً لدور منظمة الايكاو في فرض مرات 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). وكان لتجزئة مراقبة المجال الجوي في ظل الصراع الدائري تأثير مضاعف على مسارات الطيران العالمية، وتكليفها، وبروتوكولات السلامة. في عام 2011، خلال الحرب الأهلية الليبية، فرضت منطقة حظر الطيران التابعة لحلف شمال الأطلسي (ناتو) لحماية المدنيين (Safe Airspace, 2025)، لكنها أيضاً أعادت بشدة إدارة الملاحة الجوية في المنطقة. واضطربت 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 وتحديات صاروخية. ويشكل عدم الاستقرار المستمر تحدياً للجهود الدولية للحفاظ على أجواء آمنة في مناطق

النزاع. وقد دفع الصراع العسكري الحالي بين المملكة العربية السعودية والمتمردين الحوثييناليمنيين السلطات السعودية إلى سن نظام مراقبة الطوارئ الأمنية للحركة الجوية (Borie, 2021) (ESCAT). 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. وثُبّرَ هذه التوترات كيف يمكن 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 تؤدي إلى مخاوف تتعلق بسلامة الملاحة الجوية الدولية. كما أدى الصراع الإسرائيلي الفلسطيني، المستمر منذ عقود، إلى فرض قيود على المجال الجوي وتدايرٍ أمنيٍّ تُعَدُّ إدارة المجال الجوي، مما يُظهر الأثر طويل الأمد للتوترات الجيوسياسية المطلولة على قطاع الطيران (Dobruszkes, 2019; Dobruszkes & Peeters, 2019). تكشف هذه الحالات مجتمعةً عن نمطٍ مُحدّد: فقوة قانون الطيران الدولي وتدايرٍ السلام لا تُقاس إلا بقوّة الإرادة السياسية الداعمة لها. ويؤثّر تفاعل السيادة والأنشطة العسكرية والتعاون الدولي على كيفية إدارة الملاحة الجوية، غالباً على حساب السلام. هناك نقصٌ ملحوظ في الأدب العربي الذي تستكشف تقاطع نظرية العلاقات الدولية وسلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاعات، وخاصةً في المناطق المضطربة مثل الشرق الأوسط. وتبين التوترات الأخيرة بين إيران وإسرائيل سياسياً فريداً لدراسة هذه الفجوة. تسعى هذه الورقة البحثية إلى المساهمة، من خلال تطبيق إطار عمل (Abbott, 1999)، في فهم كيف يُعطّل الصراع الجيوسياسي ليس فقط الامتثال القانوني، بل أيضاً 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 (إيكاو)، وهذه القوانين والاتفاقيات 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 تملك الحق في تنظيم وإدارة الحركة الجوية في أراضيها، وذلك وفقاً 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 ملاءمة 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 السياسات التي لا تعاني من اضطرابات جيوسياسية، يسهل هذا النظام التعاون السلس بشأن سلامة الملاحة الجوية. ولكن في مناطق النزاع، ينهي هذا التنسيق لأن الدول تعطي الأولوية للأمن القومي والمصالح السياسية فوق الالتزامات القانونية الدولية. على سبيل المثال، في الصراع الإسرائيلي إيراني، مارست كلتا الدولتين حقهما السيادي في تقييد المجال الجوي لحماية العمليات العسكرية، ولكن هذا جاء على حساب تعطيل إدارة عمليات الملاحة الجوية وتجاهل معايير ومارسات منظمة الطيران المدني الدولي الموصي بها. يوضح هذا حجة أبوت بأن السيادة يمكن أن تتتفوق على القانون الدولي عندما تتعارض 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 المستمرة بسبب التطورات التكنولوجية واستخدام الأسلحة الذكية في النزاعات الحديثة التي تفرض تحديات غير مسبوقة 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 وتتضمن عدم تعرّض الطائرات المدنية للخطر، وتتضمن 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 أضافه 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 يُشكّل "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 الحكومة مجرأة أو متنازع عليها، يصبح إنشاء 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. يسلط هذا التشرذم الضوء أيضًا على حدود إشراف منظمة الطيران المدني الدولي على السلامة الجوية الدولية. بصفتها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تعتمد سلطة منظمة (إيكاو) على الامتثال والتعاون الطوعي من الدول الأعضاء. في سيناريوهات النزاع، تتمتع منظمة الطيران المدني الدولي بسلطة إنشاء محدودة، ويتعذر هذا النظام الطوعي، مما يُظهر هشاشة (إيكاو) سلامة الطيران الدولي في مواجهة التوترات الجيوسياسية التي تُضعف النظام العالمي المصمم لحماية سلامة الملاحة الجوية.

تُوضح الصراعات السياسية المتتجذرة وراء هذه الأمثلة التوتر الأساسي الذي يحددها أبُوت: يعتمد القانون الدولي على المصالح والثقة المشتركة، وهو ما يُعطيه 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). تدعى جهات فاعلة متعددة قدرها على التفوق الجوي، مما يجعل القواعد المطبقة ومن ينفذها 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 توفر إطاراً للتعاون (Ozgur, 2023)، فإن فعاليتها تختبر 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 العالمية بشكل نقدي واقتراح نهج حوكمة أكثر مرنة.

#### المنهجية:

تعتمد هذه الدراسة على منهج دراسة الحالة النوعية. وباستخدام إطار Abbott (1999) للعلاقات تقوم بدراسة الحالة بين إيران وإسرائيلي كعدسة تحليلية، تخلل دراستنا بشكل نقدي كيفية تأثير التوترات الجيوسياسية (أي صراع التفوق الجوي في الشرق الأوسط بين إيران وإسرائيلي) على قدرة إيكاو لضمان حوكمة وسلامة المجال الجوي. ويتيح هذا النهج فهماً متعمقاً للتفاعل المعقّد 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 مركّز على المنهج" (Bunyavejchewin, 2024). صُمِّمت المقالة بشكل منهجي، مما يعكس مشكلة بحثية محددة، كما أنها مركّزة نظرًا لطرق الدراسة إلى أجزاء محددة من دراسة الحالة (Woodwell,

2014). وقد استُخدم نجح 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 تصعيداً كبيراً بين إيران وإسرائيل، اتسم بأعمال عسكرية مكثفة شلت غارات جوية وإطلاق صواريخ وهجمات بطائرات بدون طيار. أدى الصراع إلى إغلاق واسع للنطاق 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 موقع نووي وعسكرية إيرانية رئيسية. ردت إيران بوابل من الهجمات الصاروخية والطائرات المسيرة التي استهدفت الأراضي الفلسطينية. ردًا على ذلك، فرضت الدولتان قيودًا واسعة على مجالها الجوي، حيث أغلقت إسرائيل مجالها الجوي تماماً، وهو ما فعلته إيران. كما فرضت دول مجاورة، مثل الأردن وسوريا ولبنان، إغلاقاً كاملاً لمجالها الجوي أو فرضت قيودًا صارمة عليه لحماية سلامه الملاحة الجوية. خلال هذه الفترة، واجهت شركات الطيران العالمية تحديات تشغيلية كبيرة. الغيت العديد من الرحلات الجوية أو حُولت مساراتها إلى مسارات بديلة فوق تركيا ومصر والمملكة العربية السعودية وقبرص. واستمرت الضربات الإسرائيلية في استهداف موقع مختلف، بما في ذلك منشآت ومطارات مدنية. واستهدفت أربعة مطارات مدنية في إيران، من بينها مطار تبريز وأصفهان. وألحق القصف أضراراً جسيمة بالدرجات المتاحة في مطار تبريز، كما لحقت أضرار بالبنية التحتية لمطار أصفهان، بما في ذلك فقدان نظام الرadar (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 قبل نظام معاد" (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 بطهران. كما أفادت بأن الدفاعات الجوية الإيرانية تصدت لمقذوفات صهيونية فوق أصفهان وتبادل إطلاق النار مع الطائرات الصهيونية مسيرة في مهام استطلاعية في المجال الجوي الشمالي الغربي لإيران. ردًا على هذه الضربات الجوية، قالت إيران إنما بمثابة إعلان حرب وتحذير لزيادة من الهجمات الانتقامية. لذلك، ردت إيران ب المزيد من الصواريخ الباليستية الأسرع من الصوت مستهدفة مناطق مختلفة من إسرائيل.

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

خلال حرب الأيام الثانية عشر، لعبت القيادة السياسية دوراً حاسماً في دفع التصعيد العسكري والتأثير على دور الإيكاو لضمان سلامة المجال الجوي. واصل القادة الإسرائيليين شن ضربات عدوانية بهدف تقليص القدرات النووية الإيرانية وفرض هيمنتهم الجوية الإقليمية. ردت 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 بعدها دولياً 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 ونطزر وأصفهان النووية الإيرانية، مستخدمةً قاذفات بي-52 وبي-2 وصواريخ توماهوك. في 23 يونيو، شنت إيران هجوماً على قواعد عسكرية أمريكية في قطر. أطلقت إيران وبلا من الصواريخ على قاعدة العديد الجوية الأمريكية في قطر، وأبلغ عن انفجارات فوق المجال الجوي للدولة. أدى هذا التدخل الخارجي إلى تفاقم التوترات، وإضافة تعقيدات سياسية جديدة، وتعقيد الجهد المبذول من الإيكاو 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 وآمنة، مما زاد من الضغط على قدرة الإيكاو المشة أصلاً.

في 23 يونيو، أعلن الرئيس الأمريكي دونالد ترامب أن اتفاق وقف إطلاق النار بين إسرائيل وإيران سيُنفذ بالكامل بحلول 25 يونيو، واصفاً الصراع بـ "حرب الثانية عشر يوماً". كشف هذا التفاعل المتشابك بين الطموح السياسي والعمل العسكري والنفوذ الدولي كيف يمكن لقرارات القيادة على أعلى المستويات أن تعيق بشكل مباشر قدرات الإيكاو بالتلليل 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 حالة الحرب بين إيران و-Israel، مع التركيز على التحليل السياسي حيث يستكشف هذا التحليل القرارات الاستراتيجية للسياسيين وآثارها على التنظيم الدولي والفعال لإدارة المجال الجوي. يوفر هذا التحليل فهماً شاملًا 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 الإسرائيلي الذي استمر اثنى عشر يوماً. اتبعت القيادة الإسرائيلية سياسة الضربات الاستباقية المادفة إلى تقويض البرنامج النووي الإيراني وفرض هيمنتها الجوية الإقليمية. هذا الحزم، وإن كان مدروساً عسكرياً، 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 وبالاستخدام الاستراتيجي للمواجهات العسكرية لتعزيز مكانته السياسية. ويجادل النقاد بأن استعداد نتنياهو للانخراط في صراعات، بما في ذلك المواجهات الجوية مع إيران، كان مدفوعاً جزئياً 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 تنتياغو العدواني، الذي منج بين البقاء السياسي والأهداف الأمنية، دوراً حاسماً في إطالة أمد الصراع وتعديقه. من الجانب الإيراني، وزنت القيادة بين الرد وضبط النفس لتجنب حرب شاملة، فشنّت هجمات صاروخية وطائرات مسيرة استهدفت البنية التحتية الإسرائيلي. عكست هذه الإجراءات حسابات سياسية معقدة، إذ استعرضت القوة وردعت أي عدوان صهيوني إرهابي 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 الإسرائيلي والجهود العملية لتجنب صراع أوسع. سعى بيزيشكيان إلى إظهار قوته محلياً وإقليمياً، مع إدارة المخاطر التي يشكلها التصعيد على الطيران المدني.

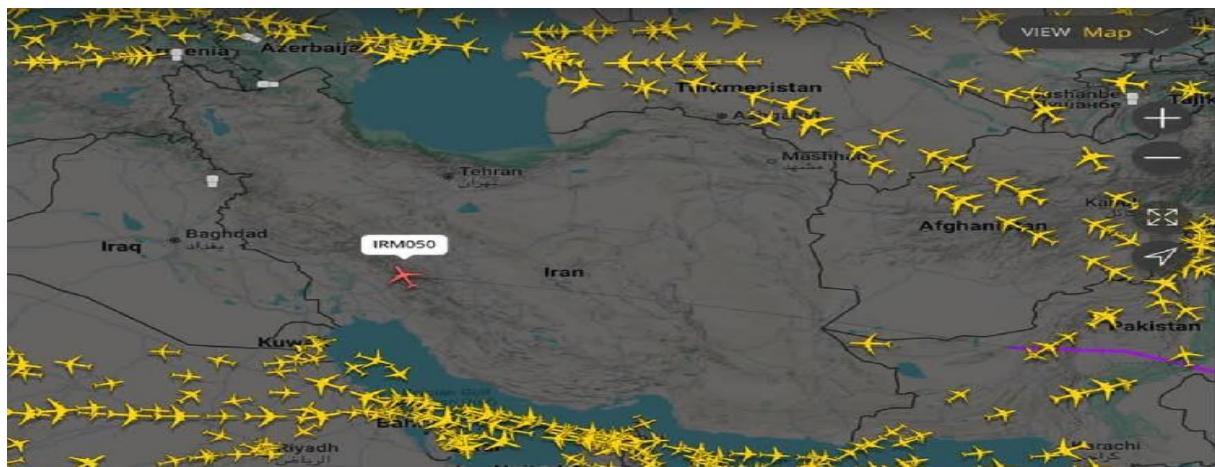
كان أحد الأبعاد الحاسمة للصراع هو الطموح السياسي لكل من إيران وإسرائيل للسيطرة على المجال الجوي لوكلاهما وحلفائهما. سعي إسرائيل إلى تقييد نفوذ إيران من خلال ضرب الجماعات التابعة لها في لبنان وسوريا، مستهدفةً قدرات الصواريخ والطائرات المسيرة التي تهدد الأجواء الإسرائيلية. بدورها، وسعت إيران نطاقها الاستراتيجي من خلال وكلائها، مستخدمةً أراضيهما كمنصات لشن هجمات على إسرائيل. عقدت هذه الديناميكية بالوكالة دور منظمة الإيكاو في إدارة المجال الجوي، حيث غالباً ما تعدد الأنشطة العسكرية على الممرات الجوية المحاذية، مما زاد من المخاطر على الملاحة الجوية الإقليمية. ومن الأبعاد المعاصرة المهمة الصراع المستمر في مدينة غزة الفلسطينية، حيث أسفرت العمليات العسكرية الإسرائيلية الإرهابية عن خسائر فادحة في صفوف المدنيين. تمثل غزة، التي غالباً ما تعتبر مركزاً محورياً للمقاومة الفلسطينية والمدعومة من إيران، مستوى آخر من التعقيدات الجيوسياسية. تفاقم سياسات تنتياغو وحملاته العسكرية الإرهابية في غزة التوترات الإقليمية، مما يغذي ديناميكية الصراع الإيراني الإسرائيلي الأوسع. لا يُؤجّج هذا التصعيد العداء السياسي فحسب، بل يُفاقم أيضاً المخاطر على المجال الجوي الإقليمي، حيث تمت الأنشطة العسكرية إلى مناطق قريبة من مرات الطيران التجارية الرئيسية.

وأضاف تدخل الولايات المتحدة، بقيادة الرئيس دونالد ترمب، بعدها دولياً للصراع. واتخذت إدارة ترمب موقفاً متشددًا ضد إيران، وقدّمت دعماً ثابتاً للاستراتيجية العسكرية الإسرائيلية من خلال العقوبات وتبادل المعلومات الاستخباراتية والوجود العسكري الكبير في منطقة الشرق الأوسط. وقد شجع هذا الدعم الخارجي للإجراءات الإسرائيلية مع تعزيز المجهود الدبلوماسي لإدارة الصراع أو تهدئة تصعيده. وساهم أسلوب ترمب السياسي، الذي اتسم بعدم القدرة على التنبؤ بالأحداث، في بيئة أمنية مشددة زادت من تحدي منظمة الإيكاو والدور المنوط بها في الرقابة والحكومة 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 مستحييل ويفرض تدابير سلامة الملاحة تفاعلية. على سبيل المثال، خلال الصراع الذي استمر اثنى عشر يوماً، كانت هناك حوادث اضطررت فيها الرحلات الجوية التجارية إلى تغيير مسارها فجأة لتجنب مناطق الضربات الصاروخية والمناطق التي يزداد فيها نشاط الطائرات بدون طيار. إحدى الحالات البارزة كانت تتصل بطاولة مدنية تخلق عبر ما تم إعلانه رسمياً مجالاً جوياً محظوظاً (الشكل 2)، متتجنة بأعجوبة حطام الصواريخ وهو حادث كاد أن يكشف عن مخاطر عدم كفاية التواصل والتسيير وسط مناطق الصراع سريعة التغير. يسلط هذا الحادث الضوء على كيفية ترجمة القرارات السياسية وال الحرب 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 للإيكاو في ضمان سلامة المجال الجوي. يكشف التحليل أن الطموحات السياسية الإسرائيلية لفرض هيمنة الجو و الجيوسياسية على المجال الجوي الإقليمي أثرت بشكل كبير على ديناميكيات سلامة الملاحة الجوية. من الناحية القانونية، فرضت هذه الإجراءات الصارمة ضغوطاً على قوانين الطيران الدولية التي

يُشجع الاستخدام السلمي والتعاوني للمجال الجوي. بإعطاء الأولوية لتحقيق الأهداف الاستراتيجية، تحدي إسرائيل معايير سلامة الأجواء، مما ساهم في زيادة المخاطر ووضع الإيكاو ومعايرها خلف الركب. وبهذا السلوك العدواني أثبتت إسرائيل للـ(إيكاو) والدول الأعضاء والذي هو من بينها تجاهله التام للقوانين الدولية المنظمة للسلامة الجوية الدولية.



**الشكل 2.** تُظهر الصورة من 24 طائرة تابعة لشركة ماهان للطيران وهي تحلق فوق المجال الجوي المغلق وسط تبادل إطلاق الصواريخ.

تدعم النتائج إلى حد كبير فرضية أبوبت 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 غالباً ما ينهار عملياً خلال التزاعات السريعة وعالية المخاطر.

إن المواقف العسكرية العدوانية للقيادة الإسرائيلية، المدفوعة جزئياً باستراتيجيات البقاء السياسي، وحرب إيران بالوكالة، قد أربكت المسائلة وعَقدَت إدارة المجال الجوي. ولا شك أن التحركات العسكرية الإسرائيلية لفرض هيمنتها الجوية والجيسياسية على المجال الجوي الإيراني والإقليمي العربي تتبع من طموحات سياسية وعقائدية. وتعكس هذه الديناميكيات والطموحات السياسية كيف تستخدم الدول السيادة والسلطة ليس فقط لتشكيل السياسة، بل أيضاً للسيطرة على المجال الجوي الحيوي، غالباً ما تتحدى افتراض النموذج القائل بأن الدول ستُعطي الأولوية للقانون الدولي التي هي جزء منه وتنادي به عندما يتماشى مع على مصالحها الوطنية وتتجاهله عندما تسعى لتحقيق مكاسب جيوسياسية.

مقارنة هذا مع صراعات جيوسياسية أخرى، مثل الصراع الروسي الأوكراني والصراع الصيني التايواني المحتمل، يؤكد أن دعوة أبوبت إلى إطار مؤسسي أقوى لا تزال ملحة، وإن كانت غير كافية، دون الإقرار بأولوية الإرادة السياسية والطبيعة المتغيرة للصراع. لذا، توسيع دراستنا نطاق نجح (Abbott, 1999) من خلال إظهار الحاجة إلى دمج علم النفس السياسي وعوامل المخاطر التكنولوجية في الأطر التي تُنظم سلامة المجال الجوي في مناطق الحرب. منهاجيًّا، كانت نظرية Abbott, (1999) مفيدة في هيكلة تحلينا، إلا أن الصراع يؤكد أن النظرية يجب أن تتكيف مع الواقع المعاصر. تساهم نتائجنا فيسد الفجوة في الأدب 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 أيضاً إلى استراتيجيات واقعية تُراعي التعقيدات السياسية والتكنولوجية التي لاحظناها.

## 5.2 ربط نجح أبوت بمعايير السلامة الجوية الدولية:

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

في سياق الصراع الإسرائيلي الإسرائيلي، واجه دور منظمة اليكاو تحدياتٍ بسبب التغيرات السريعة في إدارة المجال الجوي، والأنشطة العسكرية، بما في ذلك ضربات الطائرات المسيرة، 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 اليكاو على إنفاذ الامتثال وتنسيق السلامة آنئاً. وهذا يُبرّر حجة (Abbott, 1999) القائلة بأن الأطر المؤسسية، على الرغم من أهميتها، يمكن أن تقيّد إرادتها 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 اليكاو لضمان السلامة الشاملة في ظل الأجواء المتنازع عليها والتتصعيد العسكري. (Ostromov et al., 2025; Safe Airspace, 2025). في الوقت نفسه، زادت هجمات الطائرات المسيرة والصواريخ المنطلقة من اليمن إلى المجال الجوي السعودي من تعقيد إدارة الملاحة الجوية (Safe Airspace, 2025)، مما شكل تحدياً لقدرة اليكاو على التوفيق بين المخاوف الأمنية السيادية وحكومة سلامة الأجواء.

توضح هذه الحالات كيفية تقاطع نموذج (Abbott, 1999) والدور التشغيلي لمنظمة اليكاو: في بينما تُرسّي منظمة اليكاو الأطر القانونية والتقنية لسلامة الملاحة الجوية، يُذكرنا النموذج بأن السيادة والطموحات السياسية تؤثر بشكل كبير على كيفية عمل هذه الأطر أثناء النزاعات. إن الطبيعة المتطرفة للحرب الحديثة بما في ذلك التكتيكات غير المتكافئة، واستخدام الطائرات بدون طيار، وال الحرب الإلكترونية تدخل مخاطر سلامة مخاطر جديدة يجب على كل من منظمة اليكاو ووكالات سلامة الطيران مثل الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران والاتحاد الدولي للنقل الجوي معالجتها. وبالتالي، فإن دمج المنظور النظري (Abbott, 1999) مع التفويض العملي لمنظمة اليكاو يوفر نهجاً شاملًا لفهم وتحسين سلامة الملاحة الجوية في مناطق النزاع. وتؤكد دراستنا للحالة بين إيران واسرائيل، إلى جانب أمثلة روسيا وأوكرانيا والمملكة العربية السعودية، على الحاجة الملحة إلى تعزيز التعاون الدولي وتحسين التواصل في الوقت الفعلي وآليات إنفاذ أعلى 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 اليكاو ومواءمتها مع تفسير سياسي مستنير للسيادة والقانون، كما اقترح (Abbott, 1999)، يمكن أن يعزز إطار عمل أكثر مرنة تحمي الملاحة الجوية بشكل فعال في مناطق الصراع.

تُظهر نتائجنا كيف يمكن للقرارات السياسية، وخاصةً الإجراءات العسكرية العدوانية، أن تتجاوز الحماية القانونية للطيران المدني، مُحوّلةً المجال الجوي إلى ساحة معركة شديدة الخطورة. وتسلط الضوء على الصلة المباشرة بين الأهداف السياسية وتحديات السلامة في الواقع الفعلي، مُؤكّدةً على أن الإجراءات العسكرية التي يأمر بها السياسيون تُشكّل عاملًا رئيسيًا في هشاشة سلامة الملاحة الجوية خلال النزاعات.

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

سلطتها وسيطرتها، متوجهة في كثير من الأحيان قوانين الطيران الدولية المصممة لحماية المجال الجوي المدني. يستخدم القادة السياسيون التقنيات المتقدمة - مثل الطائرات المسيرة وال الحرب الإلكترونية - ليس فقط لتحقيق ميزة عسكرية، بل أيضًا كأدوات لإبراز قوتهم والتأثير على سردية 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 المجنونة في تجزئة حوكمة المجال الجوي وزيادة نقاط الضعف لدى الإيكاو في ضمان سلامة الملاحة الجوية خلال التزاعات الجيوسياسية، مما يُعَد الرقابة على السلامة الجوية الدولية.

#### الخاتمة:

تُسلط هذه الدراسة الضوء على دور الإيكاو في ضمان سلامة الملاحة الجوية في مناطق الصراع الإقليمي والجيوسياسي وذلك بالنظر في حالة الصراع القائم فالشرق الأوسط. تؤثر الصراعات تأثيراً بالغاً على سلامة الملاحة الجوية من خلال تحديها للأطر القانونية الدولية والآليات التشغيلية القائمة. يُقدم نموذج Abbott (1999) رؤية قيمة حول التوازن بين سيادة الدولة والتعاون الدولي، إلا أن الصراعات الواقعية تكشف عن حدوده، لا سيما فيما يتعلق بالطموحات السياسية وال الحرب الحديثة. لا يزال الدور المنوط لمنظمة الإيكاو لا غنى عنه لوضع معايير سلامة الطيران، إلا أن فعاليتها تعتمد بشكل كبير على رغبة الدول في التعاون والتواصل بشفافية. يُظهر الصراع الإسرائيلي الإسرائيلي ضعف منظمة الإيكاو في ضمان ومراقبة سلامة الملاحة الجوية الدولية نتيجة لتجاهل الدول الأعضاء التي تسعى لتحقيق أهداف مدفوعة سياسياً ولتحقيق مصالح جيوسياسية واستراتيجية بحيث تطغى 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>
- Ozgur, 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., & Açıkel, 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., & Zalisky, 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). Retrieved 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?. Retrieved 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). Retrieved 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). Retrieved 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). Retrieved 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. Retrieved from <<https://ops.group/blog/libya-airspace-risk-an-idiots-guide>>
- Safe Airspace (2025). Middle East airspace situation-June 2025. Retrieved 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](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)