وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة يحي فارس بالمدية

كلـــية الحقوق والعلوم السياسية

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون دولي عام

دور المنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية الدولية

من إعداد الطالبتين :

- يعقوب صابرين
- بوصبع مروة

تحت إشراف الأستاذة:

د. كرليفة سامية

أعضاء لجنة المناقشة

د. هارون أوروان	رئيسا
د. كرليفة سامية	مشرفا
د. بن دالي نسيمة.....	مناقشا

السنة الدراسية : 2023/2022


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

–لكل مبدع إنجاز، ولكل مقام مقال، ولكل نجاح شكر وتقدير، وامتنان وعرفان، ولكل شكر قصيدة، إن قلنا شكرا لن يوفيكم حقكم، حقا سعيتم فكان السعي مشكورا، وإن جف حبرنا عن التعبير، يكتبكم قلب به صفاء الحب تعبيرا، نتقدم بجزيل الشكر لكل من قدم لنا يد العون لإنجاز هذا العمل العلمي المتواضع، ونخص بالذكر أستاذتنا الدكتورة الفاضلة:" **كرليفة سامية**"، التي تعبت وعملت بكل جهد، ولم تبخل علينا بأي شيء من خبرتها العلمية والمعرفية، والتي شرفتنا بإشرافها على عملنا هذا، لك خالص الشكر منا وجزاك الله عنا خير جزاء.

– كما لا ننسى أن نتقدم بأرقى وأثمن عبارات الشكر والعرفان إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة لقاء تفضلهم ومنحنا من وقتهم الثمين لمناقشة عملنا هذا المتواضع، ونخص بالذكر البروفسور: "**هارون أوروان**" **عميد الكلية**، والأستاذة الفاضلة: "**بن دالي براهم نسيمة**"، الذين تحملوا عناء قراءة عملنا العلمي وتصويبه.

–ونتقدم أيضا بأسمى عبارات الشكر والعرفان إلى كل الذين كانوا عونا لنا في مشوارنا الدراسي هذا، و كل من زرع التفاؤل في دربنا، وقدم لنا العون والمساعدة، ولو بكلمة أو دعاء في ظهر الغيب.

إهـــــداء:

-إلهي لا يطيب الليل إلا بشكرك، ولا يطيب النهار إلا بطاعتك...،ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك ...، ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك ...، ولا تطيب الجنة إلا برؤيتك .

-إلى سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم،الذي بلغ الرسالة وأدى الأمانة، ونصح الأمة، هو نبي الرحمة العالمين

-إليك أهدي عملي يا صاحبة القلب الحنون، إليك يا ملاذي، إليك يا ملاكي في الحياة، حبيبتي و نور عيني، والتي لا يطيب الفؤاد إلا بلقياها، إلى الساكنة في قلبي إلى الأبد ...إلى التي كان دعائها سر نجاحي، لطالما كان يوم تخرجي يوم انتظرته بفارغ الصبر، لكن رحلت بدون إنذار **أمي رحمك الله وأسكنك فسيح جناته.**

-إلى صاحب الهيبة والوقار، أهدي ثمرة جهدي، إلى الذي علمني معنى العلم والمعرفة، إلى من أحمل اسمه بكل افتخار، إلى بسمة حياتي، إلى الذي صبر وكافح لتأمين لقمة عيشي، وتحمل متاعب مشواري الدراسي، ومنح ما أريد بدون انتظار: **أبي الغالي** حفظه الله وأدامه تاج فوق رأسي.

-إلى إخوتي وأخواتي، ورفقاء دربي في هذه الحياة، إلى من أرى التفاؤل بأعينهم، والسعادة في ضحكتهم: محمد، يوسف، فاطمة الزهراء، سعاد، أماني.

-إلى من تحلو وتميزوا بالوفاء، إلى ينابيع الصدق الصافي، إلى من معهم و بمرافقتهم سرت في دوروب الحياة الحلوة والحزينة، رفيقاتي: صبرين، نرجس،خولة.

بوصبع مروة

إهـــــــــــــــــــــــداء:

-الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية، بمذكرتنا هذه، ثمرة الجهد والنجاح، بفضله تعالى أتممنا عملنا هذا على أحسن حال.

-أهدي عملي العلمي المتواضع : إلى من كانت شمعة منيرة في حياتي، وساهمت في وصولي إلى هذا اليوم، إلى التي تحملت، ومرت معي في جميع طرق العقبات، إلى التي جاهدت لتراني في أرقى المراتب العالية.

"**جوهرة قلبي الغالية أمي**"

-إلى من دفعني إلى العلم، و به ازداد افتخارا، إلى من تحمل وسهر وتعب من أجل نجاحي، إلى سندي ونور عيوني التي لا أرى بها النور إلا بوجوده، إلى من جاهد ليشعرني بالراحة، والفخر طوال مسيرتي العلمية.

" **سعادة وسعيد قلبي أبي**"

-إلى من تحملتم انشغالي، وإرهاقي، وقلقي طوال فترة دراستي، وأبهجتم جوارحي بكلماتكم الطيبة، كنتم كتفي حين أميل، جعلتموني أمشي على درب الصواب دائما، إخوتي وأخواتي الأعزاء:

رفقاء روحي: سيف الدين، محمد الأمين، بشرى، الياس

-أهدي عملي هذا إلى رفيق روحي، الذي قدم لي طوال فترة دراستي الدعم المعنوي، إلى من أخذ بيدي نحو ما أريد، في سبيل إتمام مسيرتي العلمية.

" **زوجي** "

- أهدي ثمرة جهدي إلى جميع صديقاتي الأوفياء، الذين ما انفكوا يوما عن تقديم العون والمساعدة، والدعم لي في أحلك الظروف.

-أهدي ثمرة نجاحي إلى جميع من يفرحهم تفوقي، ويحزنهم فشلي، وإلى من أحبهم قلبي، ونسيهم قلمي

إلى كل من كان لهم أثر طيب في حياتي

صابرين يعقوب

مقدمـة

مقدمة:

يعتبر النقل الجوي مساهمًا كبيرًا في النمو الاقتصادي العالمي، والتنمية، كما أنه يخلق فرص العمل، ويسهل التجارة، ويمكن من ازدهار السياحة، ويدعم التنمية المستدامة في جميع أنحاء العالم، كما أنه يدعم النقل الجوي الآمن، والموثوق والفعال، من حيث التكلفة، وينبغي هذا الأخير اعتباره ضرورة إنمائية من جانب الحكومات.

أصبح النقل الجوي في عصر السرعة والعولمة الوسيلة الرئيسية لنقل المسافرين إلى المحطات المنتشرة حول العالم، نضرا لما تمتاز به الطائرات عن وسائل النقل الأخرى، من إمكانيات تساعدها على تخطي المسافات بسرعة فائقة، ورغم تطور صناعتها ووسائل الأمان بداخلها، إلا أنه لا يستبعد تعرض مستخدميها للخطر، وفي ظل عالمية الطيران المدني المتمثلة في التغيير المكاني عبر مختلف الأقطار صعب الأمر للتحكيم في مختلف المخاطر الماسة بالطيران المدني

شكل أيضا من جانب آخر التغير الجذري في المفهوم والوسائل بين الإرهاب والإرهاب الجوي، والذي كان منذ زمن قريب مقتصرًا على خطف الطائرات، والتفاوض على مطالب أعتبرها الخاطفون مشروعة، ويؤكد هذا الأمر أن ظاهرة الإرهاب الجوي تتمتع بأهمية علمية، ونظرية خاصة، أمام تكاثرها على نحو يهدد سلامة المواصلات الدولية، وأمن الطيران المدني، ويجعلها عرضة لأنواع كثيرة من الأخطار، والتهديدات المباشرة وغير المباشرة منها.

تملك سلامة الطيران المدني أبعاد اقتصادية وأخرى سياسية فيما يتعلق بالعلاقات بين الدول، ذلك أن المخاطر الماسة بالطيران المدني تجعل الحاجة ملحة بضرورة وجود تعاون دولي من منطلق فكرة التضامن في مجال العلاقات الدولية في هذا الشأن.

نظرًا إلى أن الطيران المدني الدولي يهدف إلى المساعدة في توليد وتعزيز الوعي العالمي، في مجال التنمية الاقتصادية للدول، وأيضا مساعدة الدول على التعاون، وتحقيق شبكة عالمية حقيقية للنقل السريع في خدمة البشرية، كما أنه يهدف إلى إدارة خدمات الملاحة الجوية، المتمثلة في الخدمات الخاصة، وتنظيم الاتصالات، وخدمة معلومات الطيران، وأشغال تصميم إجراءات الطيران، وجدت المنظمة الدولية للطيران المدني، والتي يكمن الهدف من ورائها في تشجيع تطور الملاحة الجوية، بالنسبة لكافة الدول في مجال النقل الجوي وتحسين كفاءته.

تعد منظمة الطيران المدني الدولي هو رمز لجميع المطارات حول العالم، ويتكون من أربعة حروف إنجليزية الرمز اختصار لمنظمة الطيران المدني الدولي International Civil aviation

organisation، تقوم المنظمة بتنظيم عمليات الملاحة بين الدول، وعمليات عبور الحدود وتسهيلها، ومنع المخالفات، وهي التي تعرف، وتضع أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية، وهي من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، أنشأت عام 1944 بهدف تشجيع الطيران المدني الدولي في جميع أرجاء العالم، بشكل آمن ومنظم، حيث تضع المعايير واللوائح التنظيمية الضرورية لسلامة وأمن وكفاءة الطيران وانتظامه، إضافة إلى حماية البيئة من التأثير السلبي للطيران المدني، ذلك أنه تمثل المنظمة منبرًا يجمع 191 دولة عضو للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني في مدينة مونتريال في كندا.

تسعى المنظمة الدولية الطيران المدني الدولي دائمًا إلى دعم شبكة النقل الجوي العالمي، ليلبي جميع احتياجات مؤسسات الأعمال والركاب في مجالات التنمية الاجتماعية والاقتصادية، والترابط الأوسع النطاقً على الصعيد العالمي، وإدراكًا للحاجة الجلية إلى استباق المضاعفة المتوقعة لسعة النقل الجوي العالمي بحلول عام 2030 ، وإدارتها دون أن تلحق آثارًا سلبية على سلامة نظام النقل وكفاءته، وملاءمته أو أدائه البيئي، وعلى هذا الأساس قمنا باختيار هذا الموضوع نظرًا لاحتوائه على أهم الركائز التي لعبت دورا أساسيا في ترابط وتناسق التعاون الدولي فيما بينهم.

تعد المنظمة الدولية للطيران المدني من بين أهم الآليات التي تسهر على سلامة الطيران المدني، حيث أسهمت مساهمة فعالة في سبيل تحقيق الأهداف التي أنشأت من أجلها، وهذا من خلال العديد من البروتوكولات الملحقة باتفاقية شيكاغو لاسيما البروتوكول 11 لاتفاقية شيكاغو، المتعلق بمسألة القواعد الإجرائية للتنسيق المدني العسكري لضمان سلامة الطيران المدني العسكري، كما تبنت المنظمة أيضا عام 1977 ملحق جديد متعلق بالاتفاقية يتعلق بحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل الغير المشروع، حيث حددت المعايير، والممارسات المطلوبة من الدول في هذا المجال، كما يعد الملحق السابع عشر لمنظمة الطيران المدني، من بين أهم وادني القواعد القياسية لأمن الطيران في جميع أنحاء العالم خاصة، وأن خبراء أمن الطيران من بين أهم هيئات صنع القرار الرئيسية التي تشارك في مراجعة هذا الملحق.

تكمن أهمية الموضوع في أن المنظمة الدولية للطيران المدني لها نطاق جد واسع، من حيث المساهمة في التنمية الاقتصادية العالمية، فهو يكتسي أهمية بالغة على الصعيد الدولي، ويعد من أهم الدراسات التي نالت الاهتمام الدولي، وازدادت أهميتها من حيث التركيز على الحفاظ على السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران المدني المهتمة بشؤون الملاحة الجوية.

كما تكمن أهمية البحث في موضوع دور المنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية في الوقوف على أهم المتغيرات الدولية، لاسيما لما يتعلق الأمر بجائحة كورونا، وما تعرضت له الملاحة

الجوية على إثرها، وتطور أساليب الجرائم الدولية التي تمس الملاحة الجوية في ظل التطور التكنولوجي، حيث شكل هذا دافعا قويا للبحث في الآليات المستحدثة للمنظمة في مجال حماية الملاحة الجوية، خاصة باعتبارها من أهم المنظمة العميقة البعد في مجال حماية الملاحة الجوية.

تهدف هذه الدراسة إلى تطور الكفاءة القانونية في مجال النقل الجوي، والوصول إلى آليات عمل المنظمة، ومراحل إقرار قواعدها الدولية، وكذا السعي إلى معرفة الترابط بينها وبين مختلف المنظمات الدولية، وكذا السعي إلى معرفة الترابط بينها وبين مختلف الهيئات الدولية ذات الصلة بعمها لاسيما الدول.

تحكمت في اختيار موضوع مبررات موضوعية، قامت على الكشف عن دور المنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية، وكذلك للاطلاع والبحث في خبايا هذا الموضوع، كما أنه حيوي يدرج في النفس بعض الفضول، هذا ما جعلنا نعطيه أهمية بالغة، كما أنه يعود بالنفع علينا كباحثين، وعلى المجتمع لما يحضاه من قضايا مهمة تمس قطاع هام يشكل عصب الحياة الاقتصادية في جميع الدول، كما تحكمت في الموضوع أسباب ذاتية، والتي تعود لميولنا واهتماماتنا بمجال الطيران وتطوراته من الناحية القانونية، وكذلك الرغبة الذاتية في البحث في هذا المجال من حيث الوقوف على التحيات التي تواجهه واقعيا في ظل الاهتمام به من قبل المجتمع الدولي.

وبطبيعة الحال لا يخلو أي بحث من الصعوبات تعيق دراسته، فهذا واجهتنا العديد من الصعوبات فيه ألا وهي: قلة المادة العلمية المراد بها تغطية جزء كبير من الموضوع من جهة، ومن جهة أخرى حتى وإن وجدت نجدها تتناول الموضوع بنوع من السطحية، إضافة إلى قلة المراجع المتعلقة بالموضوع فيما يخص المستجدات الراهنة.

كما أننا من خلال معالجتنا لهذا الموضوع لا ندعي السبق في معالجته، فمن بين الدراسات السابقة لموضوع الطيران المدني وجدنا مذكرتين تناولنا أجزاء من موضوع المنظمة الدولية للطيران المدني:

الأولى: رسالة لنيل شهادة الماستر للحقوق من إعداد **ابتسام مزداوت** التي تطرقت إلى الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، والثانية: مذكرة لنيل شهادة الماستر أيضا من إعداد **شريفي ليندة وبورنان ليلة**، والتي تطرقت لدراسة آليات **حماية الطيران المدني في القانون الدولي.**، **ولكن الجديد في بحثنا هو الاقتصار من حيث آليات الحماية على منظمة الطيران المدني دون غيرها من الآليات الأخرى المساهمة في حماية الملاحة الجوية.**

ومن هنا يجدر بنا طرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى ساهمت المنظمة الدولية للطيران المدني في تطوير وحماية وتنظيم الملاحة الجوية في ظل المتغيرات الدولية الراهنة؟؟؟

لقد تم الاعتماد في بحثنا هذا على **المنهج الوصفي** لأننا قمنا بإخضاع مشكلتنا للدراسة المفصلة والمدققة مع تأكيد المعلومات بتطوراتها الزمنية، وبما أن موضوع دراستنا قانوني فلا بد أن يعتمد على مجموعة من الاتفاقيات الدولية، واعتمدنا بالخصوص على **المنهج التحليلي** لنتمكن من الوصول إلى كل الجوانب المتعلقة بالموضوع، ولنتوصل إلى أهم المصادر التي على أساسها نصل إلى تتبع جميع التطورات المتعلقة بمجال الطيران المدني.

وللإجابة على الإشكالية المطروحة ارتأينا إتباع خطة مكونة من فصلين تناول الفصل الأول الإطار المفاهيمي للمنظمة الدولية للطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية، أم الفصل الثاني فخصصناه لمعالجة آليات عمل المنظمة الدولية للطيران المدني في ظل التحديات المعاصرة.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدور المنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية

أدى تطور الطائرة كوسيلة نقل أساسية، إلى مبادرة المجتمع الدولي بعد الحرب العالمية الثانية لعقد العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، التي كان لها أثر أساسي في تطور النقل الجوي الدولي، حيث ساهمت في وضع مختلف الأسس الهامة لحفظ الأمن والسلم الدوليين، ومن بين أهم مبادراته نشأة المنظمة الدولية للطيران المدني، باعتبارها وكالة عالمية متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تأسست بهدف وضع مختلف القواعد الأساسية لتنظيم، ونمو، وتطوير، وكفاءة دعم أمن الطيران المدني، فقد اعتمدت على معايير دولية تهدف إلى تطوير أسس تقنيات الملاحة الجوية.

انطلاقا من مختلف الاتفاقيات الدولية، عهدت المنظمة إلى توسيع نطاقها في مجال حماية الملاحة الجوية، إذ سعت إلى دعم الأهداف الإستراتيجية التي تلتزم بها الدول الأعضاء، في مراقبة النقل الجوي الدولي، وضمان سلامته.

بذلت المنظمة الدولية للطيران المدني العديد من الجهود، لوضع جملة من الأحكام والقواعد، كان هدفها حفظ السلامة الجوية، وتوحيد قواعد النقل الجوي، لضمان فعالية تطور الملاحة الجوية، وتحقيق تطور، وسلامة، وكفاءة الطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية.

أمام الدور الهام الذي تلعبه المنظمة الدولية للطيران المدني وفق ما طرحته الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، يقتضي الأمر معالجة مفهوم المنظمة الدولية للطيران المدني، وذلك من خلال تحديد مدلولها المنظمة، بالإضافة إلى مراحل نشأتها، والأهداف والمقاصد التي قامت عليها كغيرها من المنظمات الدولية والتي ساهمت في حماية الملاحة الجوية، هذا إلى جانب تمتعها بطبيعة قانونية مميزة عن الكيانات الدولية الأخرى كان لها الأثر الفعال في تعزيز دورها في حماية الملاحة الجوية، ضمن (المبحث الأول)، وسنتطرق إلى دور أجهزة المنظمة المختلفة في حماية الملاحة الجوية ضمن (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم المنظمة الدولية للطيران المدني

كان لتطور الطائرة كوسيلة رئيسية للمواصلات، أثر كبير في تفشي مشاكل دولية عديدة، لا تستطيع أي دولة أن تتحمل عبئ حلها لوحدها، وعليه شغلت مسألة الطيران المدني المجتمع الدولي أكثر من نصف قرن، كانت دافعا لإيجاد المنظمة الدولية للطيران المدني من خلال عدة اتفاقيات دولية أكدت على ذلك، هذا ما نتناوله ضمن (المطب الأول)، وكان للمنظمة طبيعة قانونية باعتبارها وكالة دولية متخصصة، ومتمتعة بالشخصية القانونية ساهم هذا في الدور الريادي الذي لعبته في حماية الملاحة الجوية، هذا ما نتناوله ضمن (المطلب الثاني)، وطرحت أيضا المواثيق التأسيسية للمنظمة جملة من الأهداف أحكت من خلالها على حماية الملاحة الجوية، هذا ما نتناوله ضمن (المطلب الثالث).

المطلب الأول : الخلفية التاريخية لنشأة المنظمة الدولية للطيران المدني.

كان لتطور الطائرة كوسيلة رئيسية للمواصلات، أثر كبير في تفشي مشاكل دولية عديدة، لا تستطيع أي دولة أن تتحمل عبئ حلها لوحدها، فالاحتياج إلى الحصول على الأمان، وتنظيم النقل الجوي، يتطلب بناء مهارات، وإقامة المساعدات الملاحية، وإنشاء محطات الرصد الجوي ([1]).

وعليه فإن نشأة المنظمة الدولية للطيران المدني تضطلع للنهوض بتطور ووفرة السلم والأمن الدوليين، حيث تعد اتفاقية الطيران المدني الدولي المعروفة "**باتفاقية شيكاغو**" الصك الدولي الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني، وفيما يلي سوف نستعرض ظروف نشأة هده المنظمة ضمن(الفرع الأول)، ومختلف الاتفاقيات التي ساهمت في نشأتها ضمن (الفرع الثاني)

الفرع الأول: ظروف نشأة المنظمة: ساهمت في نشأت المنظمة الدولية للطيران المدنية كآلية مهمة جدا على النطاق الدولي عدة عوامل، لاسيما التطور الفني لآليات النقل الجوي، والحاجة الملحة للتعاون من أجل تجاوز الإشكالات التي باتت تعيق الملاحة الجوية وهذا ما تجسد من خلال عدة محاولة من قبل الجماعة الدولية.

أولا: أثر التقدم الفني للطيران على نشأت المنظمة: إن التقدم الفني للطائرات لم يكن له أثر دولي، إلا بعد الحرب العالمية الثانية، ففي عام 1939 عند بداية الحرب لم تكن مختلف عمليات النقل كنقل المسافرين، والبضائع عبر الجو شائعة ومتطورة، وحدودها ضيقة، إلا في أجزاء محدودة من العالم، فقد استطاعت

[1] –منظمة الإيكاو نقلا عن موقع www.moqatel.com https:// تاريخ الدخول 2023/04/12 الساعة 19:23.

الحرب أن تحدث تقدما واسعا للطيران خلال ست سنوات، إذ أظهرت الدول شبكة لنقل الركاب والبضائع([1]).

بالإضافة إلى أن الدول لم تصادف أي من المشاكل السياسية التي كانت تتميز بالتكتلات والأحلاف، والتي كانت تتطلب الحل السريع، حتى يكون للتقدم أثر في العالم، ودعم السلام الدولي، ولكي تستطيع مختلف الطائرات الدولية أن تقوم بعمليات النقل، قامت بإيجاد كافة الإجراءات الوقائية التي لها أثر في الحفاظ على أمن وسلامة الطيران المدني، التي تمكن الطائرات بالعبور للحدود الإقليمية في وقت السلم، كما كانت في وقت الحرب، واجهت العديد من المشاكل من الناحية القانونية والاقتصادية، وقبل مناقشة الاتفاقية المنشأة للمنظمة لابد من تناول مختلف وأبرز الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بنظام النقل الجوي.

ثانيا: مؤتمر فرساي للسلام وعلاقته بنشأة المنظمة: بادر المجتمع الدولي إلى نشأة وتكوين مختلف الاتفاقيات الدولية، وكانت أول محاولاته للوصول إلى اتفاق دولي هو ما قامت به تسعة عشر دولة أوروبية، بعد مرور سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات جد ثقيلة، ولكن هذه الأخيرة أول المحاولة لم تكلل بالنجاح، وكانت المحاولة الثانية في عام 1919 في مؤتمر فرساي للسلام، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطور الطائرة إلى وسيلة نقل فعالة([2]).

حاولت العديد من الدول في مؤتمر فرساي للسلام عام 1919 وضع ميثاق عالمي للملاحة الجوية، والذي على أقره تم إنشاء اللجنة العالمية للملاحة الجوية، بموجب أحكام اتفاقية باريس عام 1919، والتي كان الهدف منها تشجيع تطور الملاحة الجوية([3]).

وفي هذا المؤتمر نشأ ما يسمى "**بالميثاق العالمي للملاحة الجوية**"، والذي اهتم بمختلف الجوانب الفنية للطيران الدولي، من خلال ذلك أنشأت منظمة عرفت باسم "**اللجنة العالمية للملاحة الجوية**"،والتي تكونت تطبيقا لأحكام المادة 34 من اتفاقية باريس، الموقعة بتاريخ 13 أكتوبر 1919([4]).

---

[1]– وسام نعمت إبراهيم السعدي، الوكالات الدولية المتخصصة (دراسة معمقة في إطار التنظيم الدولي المعاصر)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص188.

[2] – المرجع نفسه، ص 186.

[3]– شريفي ليندة، بورنان ليلة، آليات حماية الطيران المدني في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، 2021، 2022، ص11.

[4] – المادة 34 من اتفاقية باريس، الموقعة والصادرة بتاريخ 13 أكتوبر 1919.

كان الهدف من هذه المنظمة العمل على تشجيع وتطور الملاحة الجوية، باعتبار أن الميثاق العالمي للملاحة الجوية محدود في طبيعته، وحدوده ضيقة في تنفيذه، ولم يكن هناك أي اتفاق ينظم الطيران التجاري، الأمر الذي كان له أثر كبير على توقيع الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري الموقعة في هافانا بتاريخ28 فيفري 1928، والتي على إثرها تم إنشاء "**اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية**"، بموجب الاجتماع عام 1937، فقد ظلت الطائرات في الأعوام من 1930 إلى 1939، وسيلة نقل إقليمية أكثر منها وسيلة عالمية([1]).

بعد أن فرغت لجان المؤتمر المتخصصة من إتمام إنجاز النظم القانونية التي يتوجب على الدول مراعاتها، في مسائل الملاحة الجوية الدولية، كان لازما على المؤتمر التأسيس لأداة دولية مهمتها السهر على حسن تطبيق القواعد الاتفاقية، وتحرص على التنسيق الدولي لتوحيد المعايير، والقواعد المتعلقة بالملاحة، كما حرصت الجماعة الدولية على أن توكل إلى هذه الأداة مهمة حل النزاعات الدولية المتعلقة بتفسير وتطبيق نصوص الاتفاقية داخل أطر مؤسساتية مختصة([2]).

ثالثا: دور مؤتمر شيكاغو في إنشاء المنظمة: اجتمع ممثلو 25 دولة بمدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1944، لدراسة موضوع تنظيم الملاحة الجوية المدنية الدولية، وهذا ما نتج عنه إنشاء الاتفاقية الدولية للطيران المدني، والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1947، وفي السنة ذاتها تم ربط المنظمة بمنظمة الأمم المتحدة([3]).

رابعا: نشأة المنظمة: أنشأت المنظمة الدولية للطيران المدني بتاريخ 1944/11/01، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 1947/04/01، ويبلغ عدد دول الأعضاء المنظمة أكثر من 180 دولة، بوتم ضم هذه المنظمة بمنظمة الأمم المتحدة بتاريخ 1947/05/13، باعتبارها جهازا فنيا، وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، مهمتها توحيد قواعد الملاحة الجوية على المستوى الدولي([4]).

الفرع الثاني: أهم الاتفاقيات الدولية التي أنشأت بموجبها المنظمة الدولية للطيران المدني:جاءت المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بمنظمة الطيران المدني،بهدف تنظيم سيادة الدول، على فضائها

[1] –وسام نعمت ابراهيم السعدي، المرجع السابق، ص188.

[2] –جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص533.

[3] –عثمان بقينيش، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص116.

[4] –وسام نعمت إبراهيم السعدي ، مرجع سابق، ص 184 .

الجوي، ومعرفة جنسية الطائرة وسلامتها، وشروط صلاحيتها للملاحة الجوية، والعمل على الحفاظ على سلامة الركاب، وأحكام المطارات، وأحكام المنظمة الدولية للطيران المدني([1]).

قامت مختلف الاتفاقيات الدولية المنشأة للمنظمة،من أجل تنظيم موضوع الملاحة الجوية فقد أدى تطور الطيران والعلاقات الناشئة جراء استخدامه إلى عمل الدول على تنظيم هذه الظاهرة، وذلك بعقد العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ([2]).

أولا: اتفاقية باريس 1919: جاءت اتفاقية باريس باعتبارها أهم الاتفاقيات الدولية التي ساهمت في إيجاد المنظمة الدولية للطيران المدني، وفق ظروف معينة، والتي كان لها دور في طرح بوادر ظهور المنظمة الدولية للطيران المدني، رغم الانتقادات التي وجهت لها.

أ-**ظروف إيجاد اتفاقية باريس:** اجتمع ممثلو الست وعشرون دولة عام 1919، فقد كان الحديث خلال الاجتماع عن الجوانب التشغيلية، والفنية دون تناول المسائل المتعلقة بالحقوق التجارية للنقل الجوي، فقد تركت باعتبارها مسائل خلافية اختيارية، تعتمد على رغبة الدول، حيث صدر عن الاجتماع "**الميثاق العالمي للملاحة الجوية**"والذي تم بموجبه إنشاء اللجنة العالمية للملاحة الجوية، وتتمثل مهمة اللجنة في العمل على تطبيق بنود الميثاق، وتطوير وتعديل الملاحق الثمانية الناتجة عنه ([3]).

ب- محتوى اتفاقية باريس: وأهم ما جاءت به هذه الاتفاقية أن كل دولة لها حق بالاعتراف بالسيادة التامة على طبقات الجو التي تعلو إقليمها، وأيضا عدم التمييز في المعاملة بين الطائرات التابعة لطول الأطراف، وبالإضافة إلى ملكية حق كل من الدول المتعاقدة بها للاحتفاظ بالملاحة الجوية الداخلية بالرعايا وحدهم، أو لشركات الطيران الوطنية، وفقا لما أقرته اتفاقية باريس 1919، لكن هذه الأخيرة كانت محل رفض الكثيرون، وقاموا باتخاذ موقف وهذا الانتقاد كان سبب في عدم مصادقة العديد من الدول في مؤتمري

---

[1]-حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية، عقد النقل الجوي والداخلي والخارجي للأشخاص والبضائع) الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض ، 2016 ، ص 15

[2]-الموسوعة العربية للنقل الجوي نقلا عن الموقع https:// ara.ency.com بتاريخ 2023/04/13 الساعة 16:00

[3]- الدول المشاركة في اتفاقية باريس (بلجيكا-بوليفيا-البرازيل-بريطانيا-الصين-كوبا-تشيكوسلوفاكيا-الاكوادور-فرنسا-اليونان-غواتيمالا-هاييتي-المملكة العربية السعودية-هندوراس-ايطاليا-اليابان-ليبيريا-نيكاراغو-بنما-البيرو-بولندا-البرتغال-رومانيا-يوغوسلافيا-سيام والأورغواي).، راجع في ذلك جمال العقيلي ، المطارات كيف تعمل ، دار الكتب للنشر والتوزيع ، دون بلد النشر، 2017 ، ص 27 .

موناكو وبراغ، وقد مرت هذه الاتفاقية بعدة تعديلات، الأول كان في عام 1920 والثاني في عام 1926 والثالث في عام 1929 ([1]).

تعد أول معاهدة في مجال القانون الجوي العام، وقد لعبت دورا هاما في تطويره، من خلال ما وضعته من أسس للملاحة الجوية، حيث أقرت سيادة الدول الموقعة عليها، غير الموقعة على فضاءها الجوي، وأقرت حرية المرور الجوي فوق أقاليم الدول أطراف المعاهدة، والتزامها بتسهيل هذا المرور، كما أقامت لجنة دولية للملاحة الجوية ضمن ممثلين عن الدول الموقعة على المعاهدة.([2])

تضمنت الاتفاقية باريس أيضا مبدأين لتحقيق سيادة الدولة الشاملة والمطلقة، والمتمثلين في حرية المرور بحيث تعهدت كل دولة موقعة على منح حرية المرور البريء في فضائها الجوي للطائرات التابعة للدول الأطراف في الاتفاقية، ولها أن تحدد هذه الحرية بالتقييد في سبيل السلامة العامة، كأن تحظر التحليق فوق المناطق العسكرية، هذا بالإضافة إلى مبدأ المساواة في المعاملة، وهذا من خلال عدم التمييز بين الطائرات الأجنبية، الوطنية، ولها أن تحدد الطرق التي يجب أن تملكها الطائرات الأجنبية والمطارات التي تستطيع الهبوط فيها([3]).

ج- تقييم محتوى اتفاقية باريس: يأخذ عن المعاهدة أنها لم تخرج عن النطاق الأوروبي، حيث لم تنضم إليها الدول الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفييتي، وألمانيا، والصين، والبرازيل، كما لم تعد لهذه الاتفاقية في الوقت الحاضر سوى قيمة تاريخية حيث حلت محلها اتفاقية شيكاغو كما قيدت المادة 42 حق الانضمام الدول المهزومة بشرط انضمامها لعصبة الأمم، وصدور قرار قبولها بأغلبية 3/4 الدول الأطراف([4]).

ثانيا: اتفاقية وارسو: تعد اتفاقية وارسو هي الأخرى من بين أهم الاتفاقيات الدولية التي جاءت بدافع تنظيم المسؤولية المدنية لشركة الطيران .

---

[1]-ابتسام مزدوات ، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص منازعات دولية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي ، أم البواقي ، الجزائر، 2018/2017 ، ص 13

[2]-بن عامر تونسي وعميمر نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، طلبة سنة الثانية ليسانس، 2008، دون دار النشر، ص343.

[3] -المرجع نفسه، ص344.

[4]- السيد عيسى، السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، مراحل التطور التاريخية والقضايا المعاصرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص48.

أ–**ظروف نشأة اتفاقية وارسو:** نشأت اتفاقية وارسو نتيجة للحاجة الملحة لتنظيم المسؤولية المدنية لشركة الطيران في حالة حوادث الطيران المدني الدولي، ففي القرن العشرين كانت مختلف الرحلات الجوية تتزايد إذ أصبحت وسيلة نقل مهمة بين الدول، ومع ذلك كانت هناك حوادث تتسبب في إصابة أو وفاة الركاب، ولم يكن هناك تنظيم قانوني موحد لتحديد المسؤولية، وتعويض المتضررين ([1]).

تم عقد المؤتمر الدولي للنقل الجوي في فاريا بولندا عام 1925، وحضر المؤتمر وفود متعددة دول وشركات الطيران، والمنظمات الدولية المعنية بالنقل الجوي، وفي أكتوبر 1926 عقد اجتماع في وارسو لمواصلة المناقشات والمفاوضات حول المسائل التقنية والتشريعية للاتفاقية،وتم تحديد النقاط الرئيسية التي يجب أن تشملها الاتفاقية، مثل مسؤولية الناقل الجوي، وحدود التعويض، والإجراءات القانونية، وبتاريخ 12 أكتوبر 1929 تم توقيع اتفاقية وارسو، وتم تبنيها رسميا، وقد انضمت العديد من الدول إلى الاتفاقية فيما بعد، وأصبحت قاعدة قانونية هامة لتنظيم المسؤولية المدنية في حوادث الطيران المدني الدولي، وتم تعديلها في عام 1955([2]).

ب– محتوى اتفاقية وارسو: تضمنت اتفاقية وارسو العديد من المهام والالتزامات الرئيسية التي يجب على الناقل الجوي الالتزام بها في حوادث الطيران المدني الدولي، والتي على رأسها مسؤولية الناقل الجوي، والتي تحددت من خلال الإشارة إلى الضرر الذي يسببه بالركاب أثناء النقل الجوي الدولي، حيث يجب على الناقل الجوي توفير تعويض في حالة الإصابة، أو الوفاة، أو الأذى الناجم عن حادث الطيران([3]).

نصت الاتفاقية على الحدود المالية التي يجب على الناقل الجوي دفعها للركاب المتضررين،بالإضافة إلى قيام الاتفاقية على استثناءات لمسؤولية الناقل الجوي في بعض الحالات المحددة، مثل حوادث العمل الإرهابي أو العمل العدائي، أو الأعمال الناجمة عن إجراءات السلطات الحكومية([4]).

ثالثا: اتفاقية شيكاغو: تعد اتفاقية شيكاغو من بين أهم الاتفاقيات التي وضعت حجر الأساس وأسست ضمن أحكامها فصلا عالجت من خلاله دور وأهمية المنظمة الدولية للطيران المدني.

---

[1]–نقلا عن موقع https:// ar.m.wikipidia.org، بعنوان اتفاقية وارسو، بتاريخ 2023/04/13 على الساعة 16:00

[2]–وهيبة بن ناصر ، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 254 .

[3]–محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل(النقل البحري ،النقل البري ،النقل الجوي)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2014، ص284.

[4]–مرجع نفسه، ص284.

أ-**ظروف نشأة اتفاقية شيكاغو:** وجه الرئيس الأمريكي"**روزفلت**"دعوى إلى العديد من الدول وذلك من أجل إقامة منظمة على الصعيد الدولي، وذلك بهدف تطور الملاحة الجوية، والنقل الجوي، بحيث حضر الاجتماع 52 دولة لمدة خمسة أسابيع لمعالجة مشاكل الطيران المدني الدولي، وعلى إثره انحصرت الآراء إلى اتجاهين، **فالاتجاه الأول** تزعمته الولايات المتحدة الأمريكية، حيث جاءت بسياسة تحررية تمارسها جميع الدول في مجال النقل الجوي الدولي،حيث قامت السياسة على مبدأ المنافسة، وتساهم في تطور النقل الجوي الدولي، بينما **الاتجاه الثاني** فتبنته مجموعة دول الكومنولث، وقد كان موقف المعارض للاتجاه الأول، وجاءت بضرورة إتباع سياسة أخرى وهي التنظيم في الجو، من خلال وضع قواعد تنظيم وتوزيع الخطوط الجوية الدولية، حيث كاد الخلاف يؤدي إلى الفشل، لولا كندا التي كانت الوسيط في حل النزاع القائم، وقامت بإدراج حل يرضي كلا الطرفين([1]).

ترتب عن أشغال مؤتمر شيكاغو عام 1944 عدة قواعد من ضمنها اعتراف الدول المتعاقدة أن لكل دولة سيادتها الكاملة في فضائها الجوي الذي يعلو إقليمها،كما أشار أيضا إلى الطائرات المدنية وطائرات الدولة،وأكد على سريان أحكام اتفاقية الطيران على الطائرات المدنية فقط، هدا وتناولت المادة الرابعة إلزامية كل دولة عدم التعسف الذي يشمل الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع الاتفاقية، إلى جانب تعيين الطرق والمطارات، إذ أنه لكل الدول المتعاقدة تعيين الطريق الذي تسلكه فوق إقليمها، وأكد المؤتمر أيضا للسلطات المختصة أن تفحص الشهادات والمستندات طبقا لنص المادة 29، وهي شهادة تسجيل الطائرة، شهادة صلاحيتها، سجل الرحلات الخاصة، رخصة جهازها اللاسلكي، كشف أسماء الركاب، والمكان الذي غادروا منه، وكشف المشحونات وغيرها([2]).

من خلال مؤتمر شيكاغو تم إقرار اتفاقيتين أساسيتين، الأولى متعلق باتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية، والاتفاق الثاني هو اتفاق النقل الجوي الدولي،أو ما يسمى اتفاق الحريات الخمس، فقد وقع من طرف دول الأعضاء بتاريخ 07 ديسمبر 1945، وهو ينظم تبادل الحريات الجوية الخمس في مجال النقل الجوي الدولي، إلا أنه لم يحظى بالنجاح، وانضمت إليه تسع عشرة دولة فقط، وانسحبت منه 7 دول([3]).

ومن جانب آخر نجد أيضا نشأة "**المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي**"، والتي تم إنشائها كهيئة استشارية فقط، إلى أن يتم إنشاء المنظمة الدولية الدائمة خلال فترة من 07 ديسمبر 1944 إلى 04 أبريل 1947، وخلال هذه المدة قامت المنظمة بتحقيق احتياجات الطيران المدني، ووضع مختلف الإجراءات

---

[1]-وسام نعمت إبراهيم السعدي ، المرجع السابق ، ص 196/194

[2]- نفس المرجع السابق، ص ص، (191-204).

[3]-نفس المرجع السابق، ص 205 .

الكفيلة بتقديم، وصياغة التوصيات التي تهدف إلى حفظ السلام، والنقل الجوي الدولي طبقا لما تقضي به أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وذلك عن طريق التعاون بين الدول الأعضاء، وسكرتارية المنظمة المؤقتة، وقد وضعت نماذج لمختلف الخدمات المطلوبة لسلامة الطيران الدولي، مثل :خدمات الأرصاد الجوية، وتنظيم حركة المرور الجوي، الاتصالات اللاسلكية، وتنظيم مختلف عمليات البحث والإنقاذ، وتقسيم عدد من المناطق وتوليها عقد مؤتمرات دولية([1]).

تعتبر اتفاقية شيكاغو للطيران المدني من بين أهم الاتفاقيات الدولية التي جاءت بسبب عجز الاتفاقيات الدولية التي وضعت بعد الحرب العالمية الأولى، في التوفيق بين مبدأ الجو الحر، والجو المنظم، كما جاءت هذه الاتفاقية أيضا في ظروف ما برهنت عليه الحرب العالمية الثانية من قدرة هذه المركبات وسيلة لتحقيق التضامن بين الشعوب، وفي ظل هذا نادت الولايات المتحدة الأمريكية لعقد مؤتمر دولي لسن قانون بمدينة شيكاغو، بحضور ممثلي 52 دولة، وانتهى المؤتمر بوضع الاتفاقية و 4 ملاحق تابعة لها.([2])

نتيجة للاجتماع القائم وقعت اتفاقية الطيران المدني الدولي في مدينة **شيكاغو** بتاريخ 07 ديسمبر 1944، وأصبحت سارية المفعول في أبريل 1947 بعد المصادقة عليها بعدد مطلوب من الدول.

ب- محتوى اتفاقية شيكاغو: تنص الاتفاقية على تنظيم قواعد المجال الجوي، وتسجيل الطائرات والسلامة، وتفاصيل حقوق الموقعين فيما يتعلق بالسفر الجوي، وتعفي الاتفاقية الوقود الجوي التجاري من الضرائب، وقد صادقت على الاتفاقية 191 دولة في عام 2013، وتشمل جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة([3]).

تم حل "**اللجنة الدولية للملاحة الجوية**" التي تكونت وفقا لنص المادة 34 من اتفاقية باريس 1919، و"**لجنة نخبة خبراء القانون الجوي الدولي**" التي تأسست بموجب اتفاقية باريس أيضا، و"**اللجنة الأمريكية**

---

[1]- نقلا عن الموقع ، www.moqatel.com //:https، تم الإطلاع بتاريخ 14أفريل 2023 على الساعة 16:26 .

[2] تتمثل الملاحق الأربعة الملحقة باتفاقية شيكاغو، وهي: اتفاق مؤقت بشأن الطيران المدني، نص على تكوين منظمة ذات طابع فني استشاري، بنا يعرف بالمنظمة المؤقتة للطيران المدني، توكل لها مهمة تحقيق التعاون بين الدول في مجال الطيران المدني الدولي، بالإضافة إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي، الواردة ضمن 04 أبواب منها ما يتعلق بالملاحة الجوية، ومنها ما يتعلق بمنظمة الطيران المدني الدولي، والباب الثالث تعلق بالنقل الجوي الدولي والباب الرابع عالج الأحكام الختامية المنظمة لهذه المسائل، راجع السيد عيسى أحمد الهاشمي، مرجع سابق، ص 50،51.

[3]-نقلا عن الموقع https:// shabiba.com تعرف على اتفاقية شيكاغو للطيران المدني، تم الاطلاع بتاريخ 14 /2023/04 على الساعة 14:15

الدائمة للملاحة الجوية"، وحل كذلك"**المنظمة المؤقتة للطيران المدني**" التي من خلالها نشأ مؤتمر شيكاغو لقيام مهمة المنظمة الطيران المدني([1]).

أهم ما نصت عليه اتفاقية شيكاغو، وتناولته ضمن أحكامها هو 12 قرار ذات طابع قانوني أو فني أو إداري، في مجموعة من الحقوق الأساسية والهامة، التي شكلت جوهر الاتفاقية، كما أن أهم ما تناولته ضمن أحكام المادة 44 من الاتفاقية هو الغرض من إنشاء منظمة الطيران المدني، معتمدة على العمل في سبيل تقديم القواعد الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية وتنشيط النقل الجوي وغيرها.([2])

وجدت عدة ملاحق ملحقة بالاتفاقية من أهمها الملحق الأول المتعلق إجازة العاملين، والملحق الثاني بقواعد الجو، والملحق الثالث يتناول خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية، والملحق الرابع تطرق إلى خرائط الطيران، والملحق الخامس حول وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية، والملحق السادس اهتم بتشغيل الطائرات، والملحق السابع عالج علامات جنسية وتسجيل الطائرات، والملحق الثامن تعلق بصلاحية الطائرات للطيران، والملحق التاسع: حول التسهيلات، والملحق العاشر:اتصالات الطيران، والملحق الحادي عشر متعلق بخدمات الحركة الجوية، والملحق الثاني عشر البحث والإنقاذ، والملحق الثالث عشر يعالج تحقيق حوادث ووقائع الطائرات، والملحق الرابع عشر: المطارات، والملحق الخامس عشر: خدمات معلومات الطيران، والملحق السادس عشر: حماية البيئة، والملحق السابع عشر: الأمن، حماية الطيران المدني الدولي، من أفعال التدخل غير المشروع، والملحق الثامن عشر: النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجر([3]).

الفرع الثالث: العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني: شغلت مسألة الطيران المدني المجتمع الدولي أكثر من نصف قرن، وعليه كان للمنظمة الدولية للطيران المدني دور ريادي وأساسي في إيجاد مختلف المعايير القانونية، تقوم على أساس تعاون الدول لحماية الطيران المدني، وذلك بموجب اكتساب العديد من الدول العضوية في المنظمة([4]).

---

[1]– المادة 34 من اتفاقية باريس 1919 المتعلقة بنشأة المنظمة الدولية للطيران المدني

[2] –تونسي بن عامر، عميمر نعيمة، مرجع سابق، ص349.

[3]– نقلا عن موقع، https://www.moqatel.com، عناوين ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي "اتفاقية شيكاغو 1944". بتاريخ 14أفريل 2023، على الساعة19:19.

[4]–جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي(النظرية العامة والمنظمات العالمية والإقليمية والمتخصصة)، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص428.

أولا: اكتساب العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني: تكتسب العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني، الدولة العضو في الأمم المتحدة، والتي تقوم طلبا تبدي من خلاله الرغبة في الانضمام([1]) ذلك أن العضوية في هذه المنظمة متاحة للدول التي انضمت بعد التوقيع على اتفاقية شيكاغو للأمم المتحدة، والتي تنص على إمكانية انضمام دول المحور([2])

ثانيا: أهمك المتغيرات التي تطرأ على العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني: طرأ على العضوية للمنظمة الدولية للطيران المدني عدة متغيرات مثل الانسحاب والطرد والوقف، حيث نصت اتفاقية شيكاغو على الانسحاب، شريطة تقديم إخطار للأمين العام توضح فيه الرغبة في الانسحاب، كما أجازت الاتفاقية طرد أي عضو لم يبادر بالتصديق على التعديلات المتعلقة بالوثيقة المنشأة للمنظمة، كما أجازت الاتفاقية أيضا وقف العضوية في عدة حالات فيما يتعلق بإخلال الدولة بالتزاماتها المالية، وفي حالة مخالفة قواعد الفصل الثامن عشر المتعلقة بتسوية المنازعات فيما يخص الطيران المدني والنقل الجوي، إلى جانب حالة صدور توصية من الجمعية العامة بوقف العضوية، ووقف العضوية للدولة من الأمم المتحدة([3]) .

المطلب الثاني : تأثير الطبيعة القانونية للمنظمة على دورها حماية الملاحة الجوية.

تتميز المنظمة الدولية للطيران المدني بطبيعة قانونية مزدوجة، باعتبارها وكالة دولية متخصصة تتمتع بكل خصائص التي تتميز بها الوكالات الدولية المتخصصة هذا من جهة واعتبارها منظمة دولية تتصف بما تتصف به المنظمات الدولية عامة، ضمن (الفرع الأول)، كما تتمتع المنظمة الدولية للطيران المدني كغيرها من المنظمات الدولية بالشخصية القانونية هذا ما ساهم في تعزيز دورها في حماية الملاحة الجوية، هذا ما نتناوله ضمن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: اعتبار المنظمة الدولية للطيران المدني منظمة دولية متخصصة: تقوم المنظمة المتخصصة على عدة عناصر أساسية هامة، على رأسها عنصر الدوام من خلال وجود مادي دائم لجميع أجهزتها، ومباشرة هذه الأجهزة لاختصاصات مقرر لها، بصورة منتظمة، وبغرض تحقيق مصلحة مشتركة، إلى جانب استناد هذه المنظمات المتخصصة في وجودها إلى اتفاقية دولية، وليس قرارات من أجهزة الأمم

[1]––عثمان بقنيش، مرجع سابق، ص116.

[2]–جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي، مرجع سابق، ص430.

[3]–نفس المرجع السابق، ص430.

المتحدة، وتخضع الاتفاقيات المنشأة للمنظمات المتخصصة للشروط المقررة في اتفاقيات قانون المعاهدات([1]).

تتميز المنظمة المتخصصة أيضا باقتصار العضوية فيها على الدول ذات سيادة، والتي يهمها النشاط الذي تقوم به في النطاق الدولي، لكن هذه القاعدة وبناءً على التطور التكنولوجي قد يمكن الخروج عنها، ومنه يجوز جعل بعض المنظمات المتخصصة تقبل كأعضاء منتسبين لها وحدات إقليمية لا تتوافر على وصف الدولة، وهذا كأمر استثنائي، مثلما هو الوضع عليه في منظمة الصحة العالمية، ومنظمة اليونيسكو([2]).

ترتبط المنظمات الدولية المتخصصة بالأمم المتحدة، وهذا كون الأمم المتحدة منظمة عالمية ذات لاختصاص عام، أما المنظمات المتخصصة فهي ذات اختصاص اقتصادي واجتماعي وفني، وبالتالي المنظمات المتخصصة تكمل دور المنظمات الدولية السياسية، إذ تكمن طبيعة هذه العلاقة أساسا في التنسيق والتعاون وتوحيد الجهود، وقد تضمن ميثاق الأمم المتحدة تحديد طبيعة العلاقة من خلال عدة مظاهر أهمها: حق الأمم المتحدة في التقدم باقتراح يدعو إلى عقد اتفاقية دولية لإنشاء وكالة متخصصة، بالإضافة إلى تقديم الوكالات المتخصصة لتقارير دورية للأم المتحدة لاسيما المجلس الاقتصادي والاجتماعي ومجلس الأمن، هذا بالإضافة إلى مشاركة مندوبين عن الوكالات المتخصصة، في مداولات المجلس الاقتصادي والاجتماعي واللجان التابعة له([3]).

تعتبر المنظمات الدولية المتخصصة كيان دائم، ينشأ بمقتضى اتفاقيات حكومية دولية للقيام بمرفق عام دولي، ويرتبط بالأمم المتحدة بموجب اتفاقيات خاصة، كما تضطلع بمهام دولية واسعة غير السياسية حيث تعتبر من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، هدفها تشجيع تطور الطيران المدني الدولي في جميع أرجاء العالم بشكل آمن ومنظم، حيث تضع المعايير واللوائح التنظيمية الضرورية لسلامة وأمن وكفاءة الطيران وانتظامه، إضافة إلى حماية البيئة من التأثير السلبي للطيران المدني([4]).

---

[1]–عمر سعد الله، أحمد بن ناصر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،2005، ص213، 214.

[2]– عمر سعد الله، أحمد بن ناصر، مرجع سابق، ص214.

[3]–عبد الرحمان لحرش، المجتمع الدولي، التطور والأشخاص، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص ص162،161.

[4]–المرجع نفسه، ص159.

الفرع الثاني: أثر الشخصية القانونية الدولية للمنظمة في حماية الملاحة الجوية: تتمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية جميع وظائفها، وفقا لما تناولته المادة 47 من اتفاقية شيكاغو عام 1944، وعلى ذلك فإن المنظمة تمنح شخصية اعتبارية كاملة على أن يكون متوافقا مع دستور دولة أخرى، وباعتبار أن المنظمة الدولية للطيران المدني من الوكالات المتخصصة، فإنها تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، كما هو حال منظمة الأمم المتحدة، وذلك وفقا لنص المادتين 64-65،من اتفاقية الطيران المدني، فهي التي تضع مختلف المعايير التنظيمية الضرورية، وإبرام الاتفاقيات الدولية، والعمل على حماية الملاحة الجوية وتعزيزها([1]).

أولا: تمتع المنظمة الدولية للطيران المدني بالشخصية القانونية: تؤكد قواعد القانون الدولي أنه لا يمكن القول بعدم تمتع منظمة دولية متخصصة بالشخصية القانونية الدولية، وهذه الشخصية ترتبط بالحقوق والواجبات المؤكد عليها في دستورها، وهذه الشخصية تعتمد على إدارة المنظمة، ويترتب عليها عدة آثار منها اكتسابها للحقوق، وتحملها للالتزامات، وأهلية إصدار قرارات وإبرام اتفاقيات، مع غيرها من المنظمات الدولية، وفقها في المطالبة الدولية لحماية حقوقها و مصالحها، وتحملها لتبعة المسؤولية الدولية في حالة الأضرار التي تصيب الغير نتيجة تصرفاتها([2]).

ثانيا: نتائج تمتع المنظمة الدولية للطيران المدني بالشخصية القانونية: أقر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي مختلف القواعد القياسية الخاصة بالتسهيلات،وذلك عملا بأحكام المادة 37 من الاتفاقية، فهي تعمل على توحيد وتسهيل الملاحة الجوية والذي يتعلق بعدة مسائل أهمها: تنظيم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، وقواعد الجو، وإجراءات مراقبة الحركة الجوية، وجمع معلومات الأرصاد الجوية وتبادلها، وصلاحية الطائرات، وتمييز هويتها، وسجلات الرحلات، إضافة إلى جميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية، وانتظامها، وفعاليتها، فقد عززت المادة 22 أساليب العمل الموصى بها فدور إدارة الملاحة الجوية، تقوم على أساس تأمين وسلامة حركة الطائرات، وذلك لنجاح صناعة النقل الجوي([3]).

---

[1]- راجع أحكام المادتين 64.65 من اتفاقية شيكاغو .

[2]- وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق ص ص(216-216) .

[3]- نفس المرجع السابق، ص 216.

المطلب الثالث: دور أهداف المنظمة في حماية الملاحة الجوية.

قامت منظمة الطيران المدني على النهوض بقطاع الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم، ووضع الأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفاءته وانتظامه، بيئة الطيران، وتنظيم عمليات الملاحة الجوية بين الدول، وعمليات عبور الحدود وتسهيلها، ومنع المخالفات، وهي التي تعرف وتضع أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية، وعليه فإن المنظمة الدولية للطيران تضطلع في مجال اختصاصاتها إلى تحقيق العديد من الأهداف، وهذا ما سنتطرق إليه ضمن (الفرع الأول):

الفرع الأول: مفهوم أهداف المنظمة: أصبحت منظمة الطيران المدني تقوم على **أساس التعاون الدولي** في جميع مجالات الطيران المدني، فقد سعت لتوحيد ووضع مختلف القواعد القانونية بين الدول المتعاقدة، ومراجعة ودعم السياسات الرامية إلى حفظ الأمن وسلامة الطيران، وذلك ضمن اتفاقية شيكاغو، حيث تقوم الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية بتبني ومتابعة تطبيق القواعد القياسية، وأساليب العمل الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني، فإن اتفاقية الطيران المدني تساعد، وتعمل على إيجاد وإبقاء الصداقة، وحسن التفاهم بين الأمم والشعوب، حيث أن كل إساءة استعمال له يمكن أن تشكل تهديدا للسلامة العامة([1]).

أنشأت منظمة الطيران المدني بغرض دعم أمن الطيران وتنظيمه، حيث تقوم على تفعيل التعاون الدولي، وضمان فعالية سياسة الطيران، والبيئة الجوية، وعليه وحسب المادة 44 من المعاهدة تدرج الأهداف في عدة مسائل من ضمنها تطوير المبادئ القانونية، والفنية المنضمة للملاحة الجوية الدولية، والمساهمة في تخطيط النقل الجوي وتدعيمه، وذلك لإدارة أمن وسلامة الطيران المدني الدولي في العالم، بالإضافة إلى تسجيل الاتفاقيات بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني، وحل مختلف المنازعات الدولية المتعلقة بالطيران المدني.

تسعى المنظمة الدولية للطيران المدني أيضا للعمل على تسهيل الطيران من بلد لآخر، والعمل على توفير السلامة والأمان في مجال الطيران، وأيضا دراسة ومناقشة المشكلات التي تعترض حركة الملاحة الجوية الدولية، وإقرار معايير الطيران المدني وتوحيدها في مختلف أنحاء العالم، وتبسيط الإجراءات الإدارية للطائرات عند الحدود الدولية، وتطوير النقل الجوي الدولي ووضع أهم الدراسات الكفيلة لتنمية

[1]–القرار رقم 9958 ، الصادر عن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني، نشرت بموجب سلطة الأمين العام، 8 أكتوبر 2010 ، ص 64 .

القطاع الخاص بالطيران المدني، وإعداد النشرات، والدوريات والإحصائيات، والدراسات المتعلقة بالطيران المدني، كما تحرص على تشجيع استعمال المعدات والوسائل التقنية الحديثة([1]).

وعليه فإن المنظمة واستنادا لما جاء في اتفاقية شيكاغو فإنها تقضي بتدعيم وتنمية النقل الجوي الدولي، وذلك لتعزيز الطيران المدني في الملاحة الجوية الدولية([2]).

الفرع الثاني: علاقة الأهداف بحماية الملاحة الجوية: في إطار سعي المنظمة الدولية للطيران المدني الدائم إلى دعم شبكة النقل الجوي العالمي وتلبية احتياجاتها في مجالات التنمية الاجتماعية، والاقتصادية، والترابط الأوسع نطاق على المستوى العالمي، فقد أدرك المجتمع الدولي، الحاجة الجلية لسعة النقل الجوي العالمي، وإدارتها دون أن تلحق أثار سلبية على سلامة نظام النقل وكفاءته والعمل على حماية الملاحة الجوية([3]).

أولا: إعداد قواعد وتوصيات دولية: حيث قامت المنظمة الدولية للطيران المدني بإعداد قواعد وتوصيات دولية، وكذلك إجراءات خدمات الملاحة الجوية، حيث تعد الدعائم الرئيسية للاتفاقية تستند إلى تحقيق التناغم فيما يتعلق بسلامة وكفاءة الملاحة العالمية في الجو، وإضافة إلى ذلك العمل على توحيد الشروط الوظيفية وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية على المستوى العالمي، وتطور النقل الجوي.

حيث تدير المنظمة الدولية للطيران المدني ما يفوق 12000 قاعدة موزعة على 19 محلقا، وخمسة وثائق تتعلق بإجراءات الملاحة الجوية، تماشيا مع مختلف المستجدات، وعليه فإن المنظمة تسعى لغرض تعاون الدول المتعاقدة والجهات المعنية،هذا مما جعلها تسعى إلى تحقيق مختلف الأهداف الإستراتيجية من ضمنها السلامة والكفاءة، إذ تدرك بذلك أهمية الخطط والمبادرات الإقليمية والوطنية على أساس الإطار العالمي للتنفيذ الفعال، وأن أفضل وسيلة لتحقيق المزيد من التطور هو سلامة وكفاءة الطيران، هي إتباع نهج تعاوني ومتناسق مع جميع الجهات المعنية تحت إدارة المنظمة وقيادتها([4]).

ثانيا: إصدار تقارير حول الملاحة الجوية: أعلنت منظمة الطيران المدني الدولي إصدار تقرير الملاحة الجوية، يكون مصحوب بالجداول البيانية، التي أعدتها المنظمة لتحسين الشفافية بشأن سلامة الملاحة

---

[1]–أنظر نص المادة 44 من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بمنظمة الدولية للطيران المدني .

[2]–جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي، مرجع سابق، ص 429.

[3]–نقلا عن موقع www.icao.int.com //:https الخاص بالمنظمة الدولية للطيران المدني بتاريخ 2023/04/16 على الساعة 22:19 .

[4]–ابتسام مزداوت، المرجع السابق، ص 17.

الجوية، حيث تمثل تقرير المنظمة في منشور يخص الملاحة الجوية، وينشر سنويا ويتضمن التقرير النتائج العالمية، والإقليمية بشأن تنفيذ إجراءات الملاحة، وعمليات الصعود، وإدارة تدفق الحركة الجوية، وإدارة معلومات الطيران، إضافة إلى ذلك نجد أن هذا التقرير يعمل على مساعدة المنظمة في إدارة أعمالها ووضع الخطط العالمية لسلامة الملاحة الجوية، والتي أيدتها بذلك الجمعية العمومية للمنظمة في دورتها، فدور المنظمة هو تحديد وإدارة الأخطار التي تهدد استمرارية الملاحة الجوية، وذلك بالتعاون مع مختلف المنظمات الدولية من أجل التصدي لكل الخلافات التي تعيق الملاحة الجوية، فعلاقة المنظمة بالملاحة الجوية هي علاقة تكاملية جد وطيدة تعمل على توفير الآليات اللازمة لتسوية نزاعات الطيران المدني([1]).

المبحث الثاني : دور أجهزة المنظمة في حماية الملاحة الجوية.

نشأت منظمة الطيران المدني لتتولى إدارة وتنظيم شؤون اتفاقية الطيران المدني الدولي، " **اتفاقية شيكاغو** "، حيث تعمل مع الدول الأعضاء للتوافق على القواعد والتوصيات الدولية، وعليه فإن نشأة هذه المنظمة تعمل على تنمية الطيران، ورصد العديد من المقاييس في قطاع النقل الجوي، وتدقق في قدرات الدول في مراقبة أنشطة الطيران المدني، فإن المنظمة تضطلع في عملها بكل هذه المهام عن طريق مجموعة من الأجهزة([2])،. وسراء كانت هذه الأجهزة أساسية ضمن (المطلب الأول)، أو أجهزة فرعية والتي لا تقل أهمية عن الرئيسة من خلال مساهمتها في حماية الملاحة الجوية ضمن (المطلب الثاني)

المطلب الأول : دور الأجهزة الرئيسية للمنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية:

تتكون منظمة الطيران المدني من عدة هياكل وهيئات تهدف إلى تحقيق أمن وسلامة الملاحة الجوية، وزيادة قدرة شبكة الطيران المدني العالمي، وتحسين كفاءته، حيث يرتكز أولا على تحديث الملاحة الجوية، والبنية الأساسية للمطارات، كما أنها تحدد خطة قدرة الملاحة الجوية العالمية، والعمل على التنمية الاقتصادية والسياسية وما يدعمها من أنشطة.

الفرع الأول: الجمعية العامة: تعد الجمعية العامة من أهم الأجهزة الرئيسية للمنظمة الدولية للطيران المدني، والتي نظرا لخصوصية كان لها دور بالغ الأهمية في حماية الملاحة الجوية من خلال المهام الموكلة لها بموجب أحكام الاتفاقيات الدولية.

---

[1]– تقرير الإيكاو بشأن الملاحة الجوية لعام 2016 المنشور على الموقع التالي :
https://www.icao.int/airnavigationraport.com

[2]–محمد زكريا، المنظمة الدولية للطيران المدني،عبر الرابط التالي: https://www.soutalomma.com، بتاريخ 1مارس2023، على الساعة 19:45.

أولا: التصويت في الجمعية: تتكون الجمعية العامة من مندوبي الدول الأعضاء، وتعقد اجتماعا مرة كل ثلاث سنوات، حيث تتولى وضع السياسة العامة للمنظمة، واعتماد الميزانية، ويكون فيها التصويت بأغلبية أصوات الحاضرين المشتركين في التصويت، حيث تجتمع الجمعية العمومية باعتبارها الجهاز التشريعي، فهي تنظر في المسائل التي يحيلها إليها مجلس الأمن، ولكل دولة صوت واحد من الجمعية، حيث تتخذ قراراتها بالأغلبية في جميع المسائل المطروحة، على غرار التصويت على تعديل الاتفاقية، التي يقوم على إلزامية صدور قرار بشأن موافقة ثلثي أعضاء الجمعية، وأن يصادق على التعديلات العدد الذي تحدده الدول حيث لا يقل عن الثلثين ([1]) .

ثانيا: سلطات الجمعية العامة: تشمل سلطات الجمعية العامة ومهامها طبقا لنص المادة 49 من الاتفاقية عدة مسائل أهمها([2]):

أولا: انتخاب الرئيس وأعضاء المكتب الآخرين في كل دورة، وانتخاب الدول المتعاقدة بصفتها التي تمثل المجلس، وبحث تقارير المجلس والعمل على اتخاذ ووضع إجراءات ملائمة والبحث في أي مسألة يحيلها المجلس إليها.

ثانيا: تعمل على وضع قواعد الإجراءات الخاصة، وتشكيل لجان فرعية، حسب ما تراه ضروريا أو مستحسنا، وإحالة أي مسألة داخلة في اختصاصها، وفقا لتقديرها إلى المجلس أو اللجان الفرعية،وتحويل المجلس السلطات والصلاحية اللازمة أو المطلوبة لأداء مهام المنظمة، وسحب أو تعديل هذه السلطات والصلاحيات في أي وقت، ولا بحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وعليه بعد إقرارها أن ترفع توصيات بها.

ثالثا: تحرص الجمعية في إطار المهام الموكلة لها اعتماد ميزانية سنوية، وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة،كما تعمل على مراجعة المصروفات، واعتماد حسابات المنظمة.

رابعا: ولا يتوقف عمل الجمعية عند هذا الحد، وإنما تبحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وعليه بعد إقرارها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة، ويبقى مجال عملها مفتوح في معالجة أي مسألة داخلة في اختصاص المنظمة([3]).

---

[1]– وسام نعمت إبراهيم السعدي، مرجع سابق، ص 214.

[2] – المادة 49 من اتفاقية شيكاغو، عام 1944.

[3]– وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص 216.

يؤكد هدا الطرح أن الجمعية العامة هي الجهاز الرئيسي لصنع السياسات والمسائل الخاصة بالأمن والسلم، باعتبارها محفل دولي للمنظمة لعقد المؤتمرات، والمنفذ الرئيسي لمبادراتها في مجال العلاقات الخارجية.

تختص الجمعية العامة بدراسة القضايا الهامة المتعلقة بوضع السياسة العامة للمنظمة، وإعداد الميزانية والنظر في القضايا التي تحال عليها من قبل المجلس، كما تقوم الجمعية أيضا بانتخاب أعضاء المجلس وتدرس التقارير المقدمة إليها، وتقر التعديلات التي تطرأ على الوثيقة المنشأة للمنظمة ([1]).

الفرع الثاني: المجلس: يعتبر المجلس من بين أهم الأجهزة والتي تشكل القلب النابض في المنظمة، ومن بين الأجهزة البالغة الأهمية، من خلال الاختصاصات المقررة له بموجب قواعد القانون الدولي في مجال حماية الملاحة الجوية وفق ما يلي:

أولا: التصويت في المجلس: باعتبار أن المنظمة تسعى إلى تحقيق وتطور الطيران المدني بشكل سليم، ومنظم، كان لابد من وضع جهاز يقوم على ممارسة هذه المهام، وعليه وضع الهيئة التنفيذية، ويطلق عليه المجلس، فالمجلس يعرف بأنه الجهاز التنفيذي للمنظمة، ويتكون من 33 مندوب تنتخبهم الجمعية العامة لمدة ثلاثة أعوام، حيث يراعى في انتخابهم التمثيل الجغرافي العادل، وتمثيل الدول التي تملك الطاقات الأكبر في مجال الطيران المدني، حيث يتولى المجلس تنفيذ التوجيهات الجمعية العامة المتعلقة بالطيران المدني، فالمجلس هو الهيئة المسؤولة أمام الجمعية، ويتكون من 33 دولة متعاقدة، فإن الجمعية أعضاء المجلس تمثيل ملائم للدول الآتية والمتمثلة في: الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي،والدول غير الممثلة بصفة أخرى، والتي تعمل على توفير التسهيلات الملاحة الجوية المدنية الدولية والدول غير الممثلة بصفة أخرى، والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم.

ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات، ويجوز إعادة انتخابه، ولا يكون له حق التصويت وينتخبون نائبا أيضا من بين الأعضاء، وتصدر قرارات المجلس بموافقة أغلبية أعضائه، ولا يجوز لممثل أية دولة متعاقدة في المجلس أن يشترك في إدارة آية مؤسسة للنقل الجوي الدولي، أو أن يكون له مصالح مالية في تلك المؤسسة ([2]).

---

[1]– وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص430.

[2]– المادة 50من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 ."تكوين وانتخاب المجلس/يشغل أعضاء المجلس المنتخبون مناصبهم حتى الانتخابات التالية:

ثانيا: دور المجلس في حماية الملاحة الجوية: نصت المادة 54 من الاتفاقية على مختلف الواجبات الهامة للمجلس والتي تمثلت في تقديم تقارير سنوية للجمعية العمومية، وتنفيذ تعليماتها، والعمل على تنظيم أعمالها وفقا لأحكام الاتفاقية، ويعمل أيضا على وضع كامل الإجراءات، وتعيين لجنة متخصصة بالنقل الجوي من بين الأعضاء وتحديد اختصاصاته، بالإضافة إلى إنشاء لجنة الملاحة الجوية وإدارة مالية المنظمة، ومخصصات رئيس المجلس، وتعيين موظف تنفيذي رئيسي يدعى الأمين العام، وطلب وجمع ودراسة ونشر كل المعلومات الخاصة بالملاحة الجوية ([1].)

فنجد أن المجلس هو من بين الأجهزة الرئيسية التي تساعد على حفظ الأمن والسلم للطيران المدني الدولي و تغريره ، ومنه يعتبر المجلس الجهاز التنفيذي للمنظمة، يقوم بتنفيذ توجيهات الجمعية العامة في مجال الطيران المدني، ووضع معايير الملاحة الجوية الدولية ونشر معلومات خاصة بها، والفصل بناءا على طلب الدول الأعضاء في النزاعات التي تنشب بين الدول الأعضاء بخصوص الملاحة المدنية، كما يختص بتعيين الأمين العام للأمانة، وإنشاء الأجهزة الفرعية الضرورية لنشاط المنظمة([2]).

يعتبر الجهاز التنفيذي وهو من أهم آليات المنظمة الدولية للطيران المدني، نظرا لصلاحياته المتعددة، وقراراته الملزمة في مجال الملاحة الجوية الدولية إذ يصفه بعض الفقه " بالسلطة العالمية للأجواء([3]).

يعتبر المجلس جهاز دولي حكومي، يمارس اختصاصاته بواسطة التوصيات، أو بإصدار القرارات الملزمة للدول، وله عدة سلطات مختلفة ومتنوعة من ضمنها:

أ) يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة أمام الجمعية، وتتألف من ست وثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية، يجرى الإنتخاب في أول اجتماع للجمعية وبعد ذلك كل ثلاث سنوات، و يتولى أعضاء المجلس المنتخبون على هذا النحو مناصبهم حتى الانتخابات التالية

ب)عند انتخاب أعضاء المجلس يجب على الجمعية أن تعطي التمثيل المناسب للدول ذات الأهمية الرئيسية في النقل الجوي والدول الغير مدرجة بخلاف ذلك والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية، والدول غير المشمولة بخلاف ذلك والتي يضمن تعيينها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم و في المجلس يجب ملأ أي منصب شاغر في المجلس من قبل الجمعية في أقرب وقت ممكن.

ج)لا يجوز لأي ممثل لدولة متعاقدة في المجلس أن يشارك بنشاط في تشغيل خدمة جوية دولية أو مهتم ماليا بهذه الخدمة.

[1]–راجع نص المادة 54 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.

[2]– جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني (المجال الوطني للدولة الجوي ،البري، والبحري)، دار العلوم، الجزائر 2009، ص431.

[3]– المرجع نفسه، ص ص535،534.

أ-**سلطة التعيين:** تعد سلطة التعيين من بين الاختصاصات الأصيلة للمجلس إذ يقوم بتعيين رئيس له، ويمكن للرئيس أن يكون من غير رعايا الدول الأطراف في اتفاقية شيكاغو 1944، بالإضافة إلى أنه يقوم المجلس بتعيين كل من الأمين العام للمنظمة، وأعضاء لجنة الملاحة الجوية، ولجنة النقل الجوي باعتبارهما جهازان تقنيان يساعدان المجلس على القيام بمهامه([1]).

ب- دور المجلس في إبرام المعاهدات: أقرت اتفاقية شيكاغو لعام 1944 لمجلس المنظمة الدولية للطيران المدني ، بصفته الجهاز المقرر في المنظمة بأهليته في إبرام المعاهدات الدولية، باسم المنظمة ولحسابها دون الرجوع للجمعية العامة، ويبرم المعاهدات التي تدور حول المسائل التقنية، والخدماتية في مجال الملاحة الجوية، ووفق هذا أقر الفقه الدولي أن المجلس له مجموعة من الصلاحيات التي تتماشى وتحقيق أهداف المنظمة وتسيير شؤونها([2]).

ج- صلاحية المجلس في تعديل النصوص التقنية في اتفاقية شيكاغو: يجوز للمجلس إصدار نصوص تنظيمية تضاف للاتفاقية في شكل ملاحق، ويبلغ هذا التنظيم لجميع الدول الأطراف في الاتفاقية بعد التصديق عليه من طرف ثلثي أعضاء المجلس، وإذا لم تعترض عليه الدول يصبح ملزما في مواجهتها([3])

د- الاختصاص القضائي للمجلس: يعتبر الاختصاص القضائي للمجلس من بين أهم الصلاحيات التي يتميز بها وفق ما أقرته اتفاقية شيكاغو والنظام الأساسي للمنظمة، حيث يجوز للمجلس اختياريا الفصل في كافة المنازعات التي تدخل ضمن اختصاص المنظمة، ويفصل المجلس في النزاع بواسطة قرار ابتدائي يجوز استئنافه أمام هيئة التحكيم خاصة أو أمام محكمة العدل الدولية([4]).

المطلب الثاني: الأجهزة الفرعية في المنظمة الدولية للطيران المدني.

نشأت منظمة الطيران المدني لتتولى إدارة وتنظيم شؤون اتفاقية الطيران المدني الدولي، "اتفاقية شيكاغو"، حيث تعمل مع الدول الأعضاء للتوافق على القواعد والتوصيات الدولية، وعليه فان نشأة هذه المنظمة تعمل على تنمية الطيران، ورصد العديد من المقاييس في قطاع النقل الجوي، وتدقق في قدرات

[1]- نفس المرجع، ص 435.

[2]-نفس المرجع، ص 436.

[3]- نفس المرجع، ص436.

[4]- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني ، ص 537.

الدول في مراقبة أنشطة الطيران المدني، فإن المنظمة تضطلع في عملها بكل هذه المهام عن طريق مجموعة من الأجهزة([1]).

الفرع الأول: الأمانة العامة: تسهر الأمانة العامة في إطار التنسيق القانوني لنشاط المنظمة على ضبط الصياغة النهائية للتشريعات، والتنظيمات لمنظمة الدولية للطيران المدني، وعليه فإن الأمانة العامة هي الجهاز الإداري الذي يتولى القيام بكافة الأعمال الإدارية الخاصة بالمنظمة، وتتكون الأمانة العامة مما يلي:

أولا: المدير العام: يعين المدير العام من طرف الجمعية العامة باقتراح من المجلس التنفيذي، طبقا لدستور المنظمة، ونجد أن هذا الأخير لم يحدد الأغلبية التي يتم بها ترشح المدير العام في المجلس، وللمدير العام نائب واحد ومساعدين، وهو من يملك صلاحية تعيينهم وفقا للنظام الأساسي للمنظمة، ولمدة لا تتجاوز خمس سنوات قابلة للتجديد، حيث يضطلع في مهامه إلى سعيه لتحقيق السلام،فإن ولاية المدير العام تنتهي طبقا لنص المادتين09 و 10 من النظام الأساسي، والتي تمثلت في الوفاة، الإقالة، الاستقالة، والفصل([2].)

ثانيا: موظفو الأمانة العامة :أجاز دستور المنظمة للمدير العام حق تعيين الموظفين، وذلك استنادا على الكفاءة والنزاهة والتمثيل الدولي مع مراعاة التوزيع الجغرافي، وتضم الأمانة العامة للمنظمة 3500 موظف من الخبراء الصحيين، والخبراء في مجالات أخرى،من موظفي الدعم، وهم معنيون بعقود ويعملون في المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية الستة وفي البلدان،و باعتبار الأمانة العامة الجهاز الإداري فإنها تستعين في أعمالها على مكاتب وتنقسم إلى خمسة أقسام: مكتب الملاحة الجوية ومكتب النقل الجوي ومكتب المساعدات الفنية والمكتب القانوني ومكتب الإدارة و الخدمات ([3]).

الفرع الثاني: لجنة الملاحة الجوية: بالإضافة إلى الأجهزة الرئيسية التي تتكون منها المنظمة، فإنها كذلك تضم عددا من اللجان المتخصصة، تختص كل لجنة في قطاع من قطاعات الملاحة الجوية ومن أمثلة

---

[1]–وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص213.

[2]–المادة 31والتي نصت على" تعين جمعية الصحة المدير العام بناءا على ترشيح من المجلس، وفقا لما قد تحدده من الشروط، والمدير العام، وهو خاضع لسلطة المجلس، هو المسؤول الفني والإداري الأعلى للمنظمة"، من دستور منظمة الصحة العالمية .

[3]–توجد هده المكاتب بمقر منظمة الطيران المدني بمونتريال وهي موزعة على النحو التالي:مكتب أوربا في باريس عاصمة فرنسا، مكتب إفريقيا في داكار عاصمة السنغال، مكتب آسيا في بانكوك عاصمة تايلاند، مكتب الشرق الأوسط في القاهرة عاصمة جمهورية مصر العربية،مكتب أمريكا الشمالية في مدينة المكسيك عاصمة المكسيك، مكتب أمريكا الجنوبية في مدينة ليما عاصمة بيرو، مكتب شرق إفريقيا في مدينة نيروبي عاصمة كينيا.

هذه اللجان لجنة الملاحة الجوية، ولجنة النقل الجوي، واللجنة القانونية الدائمة، واللجنة المالية، ولجنة المساعدات الجماعية لخدمات الملاحة الجوية([1]).

تنظر لجنة الملاحة الجوية في القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وتوصي باعتمادها أو الموافقة عليها من جانب مجلس المنظمة تعد لجنة الملاحة الجوية هي جهاز من أجهزة المنظمة الدولية للطيران المدني، حيث تتألف من تسعة عشر عضوا يختارهم المجلس من بين هذه الأشخاص الذي تعينهم الدول الأعضاء([2])

تتخصص اللجنة بالمسائل الفنية المتعلقة بالطيران، ودراسة التعديلات التي يجب إدخالها على ملاحق اتفاقية شيكاغو([3]).

تعقد لجنة الملاحة الجوية عادة ثلاث دورات في السنة، بموافقة المجلس للنظر في المسائل وذلك وفقا لبرنامج عملها، وغالبا ما تستغرق كل دورة تسعة أسابيع تليها فترة استراحة لمدة 3 أسابيع، ذلك باعتماد قواعد وتوصيات دولية تشمل 17 من بين 19 الملحق من ملاحق اتفاقية شيكاغو.

تواجه لجنة الملاحة الجوية عدة تحديات في الحفاظ على سلامة الطيران وكفاءة الملاحة وتحسينها مع استيعاب الحركة المتنامية في البنى الأساسية الحالية للطيران، واستحداث نظم متطورة لابتكار تدابير للتخفيف من حدتها، والعمل على حفظ السلامة الجوية وتطور الملاحة الجوية .

[1]–جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي، مرجع سابق، ص 432.

[2]–محمد المجدوب، التنظيم الدولي (النظرية والمنظمات العالمية والإقليمية والمتخصصة)، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2005، ص594.

[3]–نفس المرجع، ص 594.

ملخص الفصل الأول:

تعد منظمة الطيران المدني الدولي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، حيث أنشأت عام 1944 مقرها الرئيسي في مونتريال بكندا، وعليه فإن المنظمة تتولى إدارة وتنظيم شؤون اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو، مهمتها تطوير أسس تقنيات الملاحة الجوية وصناعة النقل الجوي، وضمان أمنها، وسلامتها، ونموها .

تقوم هذه المنظمة بتنظيم الملاحة الجوية بين الدول وتسهيل عبورها،ومنع المخالفات، وتضع أيضا أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية، وتعمل مع دول الأعضاء، ومجموعات قطاع الطيران لتوافق على التوصيات والقواعد الدولية التي تخص الطيران المدني الدولي، لكي تضمن له الكفاءة والسلامة والأمن.

حيث تستخدم دول الأعضاء توصيات المنظمة الدولية للطيران المدني، في كل ما يتيح التشغيل الآمن لأكثر من 100 ألف رحلة جوية يوميا، ضمن الشبكة العالمية للطيران في كل مناطق العالم، فقد عقدت اتفاقيات عديدة لتنظيم المجال الجوي .

تعتبر أجهزة المنظمة الدولية للطيران المدني جزء لا يتجزأ من اتفاقية الطيران المدني لعام 1944، ومن ثم فإنها ملزمة للدول الأعضاء وفقا لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي ومن ثم فإن مختلف القواعد الواردة بها تتلاءم مع ظروفها لتسعى إلى تعزيز الأمن والتعاون الدولي والعمل على تطوير تقنيات الملاحة الجوية.

الفصل الثاني: آليات عمل المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن حماية الملاحة الجوية

سعت المنظمة الدولية للطيران المدني، للإنشاء آليات عمل، من أجل تنظيم الطيران المدني، وبهدف عدم المساس بأمنه بعد أن صار استغلال الطيران المدني، وجعل منه وسيلة لتنفيذ أعمال عدائية تهدد أمن الطيران المدني، بسبب النزاعات المسلحة، وذلك لامتلاك جماعاتها المسلحة أسلحة جوية متطورة مثل طائرات التجسس، وطائرات بدون طيار، التي بإمكانها استهداف المدنيين، وعلى هذا الأساس جاء نشاط المنظمة للعمل من أجل حماية مجال الملاحة الجوية.

لذلك سنتطرق في هذا الفصل إلى: الدور الذي لعبته المنظمة الدولية للطيران المدني، من خلال آليات عملها لحماية الملاحة الجوية، سواء من خلال دورها التشريعي، وبعض الأعمال التي تندرج في مجال دورها في حماية الملاحة الجوية، أو تعلق الأمر بآليات عمل أخرى خاصة في إطار علاقاتها بالهيئات الأخرى ضمن (المبحث الأول)، كما تناولنا علاقة المنظمة بغيرها من المنظمات إثر قياما بدورها في حماية الملاحة الجوية ضمن (المبحث الثاني).

المبحث الأول: طريقة عمل المنظمة الدولية للطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية:

يقع على عاتق المنظمة الدولية للطيران المدني، تحقيق الأهداف المكلفة بها باعتبارها الجهاز الرئيسي صاحب الاختصاص خاصة في مجال حماية الملاحة الجوية، لهذا تعمل المنظمة على تطوير أسس وإجراءات الملاحة الجوية ، والحرص على سلامة أمن الطيران المدني، حيث نجحت المنظمة نجاحا منقطع النظير، في هذا المجال والفني منه بصفة خاصة، ولا يزال التقدم مستمر لتلافي ثغرات النظم التقليدية في مجال الملاحة الجوية، فقد أكدت المنظمة الدولية للطيران المدني على تطوير أساسه السلامة والأمن والاستدامة للطيران المدني من خلال تعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة.

وعلى هذا الأساس قمنا بتقسيم مبحثنا إلى: (المطلب الأول) والذي تناولنا ضمنه الاتفاقيات الدولية التي تشرف المنظمة على تطبيقها، وفي (المطلب الثاني) والذي عالج نشاط عمل المنظمة في مجال حماية الملاحة الجوية الدولية، وفي (المطلب الثالث) الذي خصصناه لدور المنظمة الدولية للطيران المدني في ظل المتغيرات الدولية والتحديات التي تواجهها

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية التي تشرف المنظمة على تطبيقها.

قامت منظمة الطيران المدني الدولي إبرام عدة اتفاقيات دولية، من أجل حماية الطيران المدني من الإرهاب الجوي، وتتمثل هذه الاتفاقيات الدولية في: اتفاقية طوكيو لمنع الجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، واتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية مونتريال بشأن أعمال التخريب الموجهة ضد سلامة الطيران المدني،والبروتوكول الملحق بها، وأيضا بشأن الركاب المشاغبين، هذا إلى جانب اتفاقية شيكاغو مكلفة بتنسيق وتنظيم السفر الجوي الدولي،كل هذه الاتفاقيات هدفها حماية الطيران المدني الدولي وتطويره، بطريقة آمنة ومنظمة، وإنشاء خدمات النقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص والعمل بشكل سليم واقتصادي.

لذلك سنركز في هذه دراسة اتفاقيه طوكيو (الفرع الأول)، كما سنتعرض إلى دراسة اتفاقية لاهاي (الفرع الثاني)، وسنتطرق إلى اتفاقية مونتريال (الفرع الثالث)، وسنتعرض أيضا اتفاقية شيكاغو (الفرع الرابع).

الفرع الأول: اتفاقية طوكيو: أعتمد المجتمع الدولي اتفاقية جديدة، من خلال العمل على تغطية الثغرات التي عرفتها الاتفاقية السابقة ومحاولة إبعاد الظاهرة والتصدي لكل الإشكالات القانونية التي تثيرها، ومن أهم النصوص القانونية التي عالجت هذه الظاهرة اتفاقية الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو 14 سبتمبر 1963، وعليه تم اعتمادها المصدر الأصلي لمواجهة مختلف التصرفات الغير المشروعة التي ترتكب على متن الطائرات([1])

أولا:التعريف بالاتفاقية: تعتبر اتفاقية طوكيو أول اتفاقية دولية هدفت لتوفير الحماية الأمنية للطائرة، والأشخاص على متنها من ركاب وطاقمي القيادة،والممتلكات،والضيافة التي عليها، والحفاظ على النظام داخل الطائرة أثناء طيرانها في أعالي البحار،أو في أي مجال جوي لا يتبع أي دولة .

عالجت الاتفاقية عدة أحكام من ضمنها إلزام العضو باتخاذ كافة الوسائل الممكنة بإعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها المصرح له،وفي أقرب وقت ممكن،وسمحت لركاب وطاقم الطائرة بمواصلة رحلتهم، تم التوقيع على الاتفاقية في المؤتمر الدولي بطوكيو، بتاريخ14سبتمبر1963،ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ4 ديسمبر 1969، وصادقت عليها الجزائر بتاريخ 8أوت 1995([2]).

[1]–هارون أوروان، اتفاقية طوكيو 1963 نصف قرن من التطبيق أية حماية للطيران المدني ؟، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جوان 2017، ص ص 196 –197

[2]–وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص225.

ثانيا: مضمون أحكام الاتفاقية بشأن حماية الملاحة الجوية: تناولت أحكام هذه الاتفاقية المعاقبة على المخالفات التي ترتكب على متن الطائرة،وتعرض سلامة الطائرة والراكب للخط،وكون أن هذه الاتفاقية تبرز أهمية وضع الإطار القانوني للتعامل مع الجرائم الأمنية التي تقع أثناء فترة الطيران على الطائرة، فالأصل في الاختصاص القضائي أن يكون معقودا لدولة تسجيل الطائرة،ولكن لأي دولة عضو الحق في فرض نظامها الجنائي متى توفرت أحد الأسباب التي أقرتها الاتفاقية([1]).

ثالثا: تقييم دور الاتفاقية في حماية الطيران المدني: تميزت الاتفاقية بجوانب سلبية وأخرى ايجابية وفق ما يلي:

أ-ايجابيات الاتفاقية:جاءت الاتفاقية بعدة ايجابيات منها حل خلاف تحديد القانون المختص،أو ما يعرف بتنازع القوانين عند وقوع مخالفة أو جريمة على متن الطائرة،فغالبا ما ينشأ خلاف بين الدول التي وقعت الجريمة في إقليمها، وبين الدولة المسجلة بها الطائرة، لذا راعت الاتفاقية حساسية هذا الجانب، حيث حين كفلت للدولة تسجيل الطائرة العضو في الاتفاقية الحق في تطبيق قانونها على المخالفات والجرائم التي تقع على متن الطائرة بشروط معينة من ضمنها، أن تكون الجريمة أو الأفعال من شأنهم تعريض الركاب أو الممتلكات أو الطائرة للخطر، وأن تكون الطائرة مسجلة في الدولة، والطائرة في حالة طيران (وحددتها الاتفاقية ابتداء من إغلاق بوابة الطائرة للإقلاع حتى فتحها بعد الوصول)، أو في منطقة لا تخضع لسيادة دولة عضو، أو في أعالي البحار([2]).

جاءت اتفاقية طوكيو أيضا بعدة نقاط ايجابية، سواءا تعلق الأمر بالإنزال، والتسليم لسلطة دولة أخرى، أو الاحتجاز بهدف المحافظة على سلامة الركاب، ونظام الطائرة وأمنها من أي اعتداء من أي شخص أثناء فترة طيرانها، وفرضت أيضا على الدول الأعضاء مجموعة إضافية من الالتزامات سواء تلك المتعلقة بوضع وإنزال عقوبات على مرتكبي الجرائم على متن الطائرة متى ما ثبت ارتكابهم لها، أوفي حال ما لم تقم الدولة العضو التي تحمل جنسية مرتكبي تلك الجرائم تقوم باستلامهم، إذا لم تقم بتطبيق قانونها.

ب-سلبيات اتفاقية طوكيو: تعرضت الاتفاقية للانتقادات من جانب أنها لم تتضمن أي التزام بمعاقبة جريمة الاختطاف، فالدول المتعاقدة لها السلطة التقديرية في تحديد العقوبة في القوانين الداخلية، وأنها لا تطبق على جميع حالات الاختطاف،ولا تضع قاعدة في سلم الأولوية في الاختصاص، والنصوص تتسم

---

[1]-نفس المرجع، ص225.

[2]-راجع المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية طوكيو لمنع الجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات،الموقعة في 14سبتمبر1963، دخلت حيز التنفيذ في 4 ديسمبر1994.

بالغموض،هذا ما سيتيح إمكانية التحايل والتنصل من تطبيقها، فلم تساعد على الحد من حوادث الاختطاف ولم تتمكن من وضع تشريع دولي([1]).

يؤخذ على الاتفاقية أيضا وقوعها في خطأ قانوني، حيث منحت دولة الهبوط حق حبس المتهم احتياطيا قبل إجراء تحقيق الابتدائي معه، بالإضافة أنها لم تنظم مبدأ التسليم وشروط كيفية تطبيقه،وهذا يخالف القوانين الوطنية المتمدينة([2]).

الفرع الثاني: اتفاقية لاهاي: اتفاقية لاهاي عبارة عن معاهدتان دوليتان نوقشتا أول مرة خلال مؤتمرين منفصلين في لاهاي بهولندا، كان الأول عام 1899، والثاني 1907، وتعتبر هاتان الاتفاقيتان من أول النصوص الرسمية المنظمة لقوانين الحرب وجرائم الحرب وفق أحكام القانون الدولي، كما تقرر عقد مؤتمر ثالث عام 1914، تم تأجيله لعام 1915، ولم يعقد في نهاية الأمر لنشوب الحرب العالمية الأولى([3]).

بذلت العديد من الجهود خلال المؤتمر بتسوية النزاعات الدولية كبديل لإعلان الحرب الذي ظل الوسيلة الأولى لفض أي نزاع مشترك، إلا أن المؤتمر الأول قد شهد نجاحا نسبيا بعدما تركزت نقاشاته بشأن نزع السلاح، في حين فشل المؤتمر الثاني في إقناع الدول من أجل تأسيس محكمة دولية ذات أحكام وقرارات إلزامية([4]).

أولا:التعريف بالاتفاقية: جاءت اتفاقية لاهاي لتجريم الاختطاف ومعاقبته،خاصة وأن اتفاقية طوكيو لم تتعرض لهذا الفعل الإجرامي، وتطبق أحكام هذه الاتفاقية على اختطاف طائرة في حالة طيران في رحلة دولية،إذا ما وقع الاختطاف خارج دولة تسجيل الطائرة، وقد عرفت الاتفاقية الاختطاف بأنه الاستيلاء غير المشروع للطائرة، وأقرت عدة إجراءات من أجل مواجهة حالات الاختطاف التي هددت سلامة وأمن النقل الجوي في ديسمبر 1970دعت المنظمة الدولية للطيران المدني إلى عقد مؤتمر دبلوماسي لمناقشة مشروع الاتفاقية، حيث تم التوقيع على الاتفاقية بتاريخ16ديسمبر 1970، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 14أكتوبر 1971، وصادقت عليها الجزائر بتاريخ 8أوت1995([5]).

---

[1]– محمد المجذوب، المرجع السابق، ص428.

[2]– شريفي ليندة – بورنان ليلى، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الدولي العام، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الدراسية 2021/ 2022، ص ص 63 – 64.

[3]–نقلا عن الموقع: https://ar.m.wikipidia.org، اتفاقيتا لاهاي 1899–1907، تاريخ الإطلاع 24 أفريل 2023، على الساعة 23:25.

[4]–المرجع نفسه.

[5]–مصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم95–214،المؤرخ بتاريخ8أوت1995، يتضمن تصديق الجزائر مع التحفظ،ج –ر،الصادرة في 16أوت1995.

حددت المادة الأولى من الاتفاقية تعريف لجريمة خطف الطائرات، معتبرة إياها تلك المتمثلة في التهديد بالعنف واستعماله، والسيطرة على قيادة الطائرة أو الاستيلاء عليها، أو القيام والشروع بهذه الأفعال بصورة غير مشروعة، مشاركة أي شخص آخر يقوم أو يشرع في ارتكاب هذه الأفعال، وحدوثها أثناء الطيران([1]).

ثانيا:التزامات الدول بشأن جريمة اختطاف الطائرة ضمن أحكام الاتفاقية: أشارت الاتفاقية لعدة التزامات من ضمنها:أن مجرد التهديد باستخدام القوة أو المشاركة باختطاف طائرة أو بأي وسيلة أخرى يجرم القيام مباشرة، وضرورة تطبيق عقوبات قاسية لجريمة اختطاف الطائرة، بالإضافة إلى القبض على مختطف الطائرة والتحقيق معه والتحفظ عليه، وتقديمه للسلطات الأمنية والقضائية المختصة، لإكمال إجراءات التحقيق، وتقرير العقوبة وفقا لقانونها الجنائي.

تناولت الاتفاقية أهمية تزويد جميع الدول ذات العلاقة سواء دولة جنسية الطائرة، دولة جنسية المختطف، دولة مشغل الطائرة في حالة استئجار الطائرة بنتائج هذا التحقيق، وبالإجراءات والعقوبات التي تنوي اتخاذها، هذا إلى جانب تطبيق نظام قضائي على أفعال العنف التي ارتكبت على متن الطائرة وتم اختطافها([2]).

ثالثا: تقييم اتفاقية لاهاي: نظرا لعجز اتفاقية طوكيو عن سد القصور القانوني وارتفاع حوادث اختطاف الطائرات، فقد اهتمت منظمة الطيران المدني بوضع هذه الاتفاقية ففي عام 1970 عرفت أعلى مؤشر لحوادث اختطاف الطائرات، حيث وقعت 70 حادثة،.ويلاحظ على الاتفاقية أنها حددت مفهوم الخطأ ولأول مرة لذلك حول ما يحرم الناقل من التمتع بقاعدة تحديد المسؤولية، وقد عدل بروتوكول لاهاي البيانات الواجب ذكرها في تذكرة السفر([3]).

من أهم الانتقادات التي تعرضت لها الاتفاقية أنها لم تعالج بعض الأفعال التي تشكل خطرا على سلامة الطيران المدني الدولي مثل مهاجمة الطائرة، وهي على سطح الأرض، ولم تعالج حالات الطائرات دون طيار أو نوع من أنواع الأسلحة كالصواريخ([4]).

الفرع الثالث: اتفاقية مونتريال 1971: حاولت المنظمة الدولية للطيران المدني معالجة النقائص التي طرحت في اتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي عن طريق عقد مؤتمر دبلوماسي في مونتريال من أجل دراسة

---

[1]–راجع المادة الأولى من اتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء الغير مشروع على الطائرات،المصادق عليها بتاريخ 16ديسمبر1970، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ14أكتوبر 1971.

[2]–وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص ص 210 – 211.

[3]–مزودات ابتسام، المرجع السابق، ص15.

[4]–شريفي ليندة، بورنان ليلة، المرجع السابق، ص 65.

الأفعال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، وأعدت اللجنة القانونية للمنظمة مشروع الاتفاقية، تم التوقيع عليه بتاريخ23سبتمبر 1971، صادقت عليها الجزائر بتاريخ8أوت1995([1]) .

أولا:التعريف بالاتفاقية: دخلت اتفاقية مونتريال حيز التنفيذ بتاريخ 26 جانفي 1973، وبلغ عدد أعضائها 188 دولة،ونظرا لما قد يقع على متن الطائرة من أفعال أو تصرفات،أو إدلاء بمعلومات من أحد ركاب الطائرة التي تهدد سلامة بقية الركاب، أو سلامة الملاحة الجوية، أو الطائرة كالتهديد بتفجير قنبلة على متن الطائرة، فمن هنا جاءت اتفاقية مونتريال لتتعامل مع هذه الأفعال الخارجة عن نطاق الاختطاف الذي تحكمه لاهاي.

يلاحظ أن الالتزامات التي فرضتها اتفاقية مونتريال على الدول الأعضاء تتشابه كثيرا مع الالتزامات التي جاءت بها اتفاقية لاهاي، إلا أنها تميزت بأنها مدت نطاق تطبيقها لتشمل الفترة التي تسبق مرحلة الطيران،التي تبدأ من إغلاق أبواب الطائرة للإقلاع إلى حين فتحها بعد هبوط الطائرة، نظرا لإمكانية تعرضها للخطر أو الاختطاف خلاف هذه الفترة([2]).

لا شك أن ما أسفر عنه هذا الاتفاق كان يصب في مصلحة المسافرين على حساب الناقلين، إلا أنه تعرض للنقد بحسب أن ما جناه هذا التعديل يقتصر فقط على جنسيات المسافرين الأمريكيين،ولا يشمل باقي المسافرين في العالم،مما أخل بمختلف جنسيات المسافرين لمبدأ المساواة بينهم([3]).

تضمنت الاتفاقية مجموعة من الالتزامات عملت من خلالها على تجريم التصرفات والأفعال والإدلاء بالمعلومات التي تقع على متن الطائرة التي تهدد سلامة الطائرة والركاب والملاحة الجوية، بالإضافة إلى ضرورة سن عقوبات رادعة لمرتكبي هذه الأفعال الغير المشروعة، وأيضا تطبيق اختصاصها القضائي على تلك الجرائم، واحتجاز المتهم، وإحالته للتحقيق، واتخاذ الإجراءات الأمنية تمهيدا لعقوبته قضائيا أو تسليمه إلى دولته التي يحمل جنسيتها([4]).

الفرع الرابع: اتفاقية شيكاغو: تم التوقيع على اتفاقية شيكاغو بتاريخ 7ديسمبر1944، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 4أفريل 1947بالولايات المتحدة الأمريكية، ويضم 193دولةعضو،وكان الإيداع في حكومة الولايات المتحدة الأمريكية.

---

[1]–صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم95–214.

[2]–وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص 212.

[3]–محمود محمد عبابية، المرجع السابق، ص286.

[4]–وسام نعمت إبراهيم السعدي، المرجع السابق، ص212.

أنشأت"**اتفاقية الطيران المدني الدولي**" المعروفة أيضا باسم "**اتفاقية شيكاغو**" منظمة الطيران المدني الدولي، وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مكلفة بتنسيق وتنظيم السفر الجوي الدولي، حيث نصت الاتفاقية على قواعد المتعلقة بالمجال الجوي، وتسجيل الطائرات، والسلامة، وتفاصيل حقوق الموقعين فيما يتعلق بالسفر الجوي،كما تعفي الاتفاقية الوقود الجوي التجاري من الضرائب([1]).

اعتمدت المنظمة الدولية للطيران المدني الملحق رقم 17 ضمن ملاحق اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الصادرة في 1944 لعام 1974 ألزم بالإجراءات والضوابط الأمنية للدول الأعضاء بإنشاء جهاز حكومي مختص بوضع أنظمة وضوابط وإجراءات أمنية، وأيضا إقرار برنامج أمني للطيران المدني بغرض توفير الأمن على متن الطائرات، وفي المطارات بعدم السماح بحمل الأسلحة والمواد الخطرة على متن الطائرة، والقيام بإجراءات التفتيش في المطارات لكل من الركاب، والأمتعة، والبضائع، والبريد بتوفير موظفين أمن أكفاء خاضعين لدراسة سيرتهم الذاتية، وخلو صحائفهم من أي مخالفات أمنية، وتوفير التدريب العالي لهم، وتركيب أجهزة تفتيش لمنع مرور المواد الخطرة،والمتفجرة، والأسلحة إلى داخل الطائرة([2]).

المطلب الثاني: بعض النشاطات الأخرى للمنظمة في مجال الملاحة الجوية.

تعد المنظمة الدولية للطيران المدني هي منظمة عالمية، وكانت من أهم أعمالها تنسيق وتطوير القوانين والمعايير الدولية المتعلقة بالطيران المدني، بالإضافة إلى نمو النقل الدولي، فموضوع الطيران المدني موضوع واسع تكافل فيه المجتمع الدولي من أجل سلامته وتأمينه، وحفظ الملاحة الجوية، حيث نادت اتفاقية شيكاغو كل الدول من أجل تعزيز وتشجيع طرق الملاحة، المطارات، بالإضافة إلى خدمات الملاحة الجوية، وذلك وفق اعتماد قواعد دولية وتوصيات دولية لدعم قطاع الطيران المدني.

بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي ومع وجود 192 دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية، فإن المنظمة تعمل على اعتماد معاهدات واتفاقيات الطيران المدني، والتي تتسم بالسلامة والفعالية والأمن المستدام اقتصاديا والمسؤول بيئيا: حيث قامت بعدد من المبادرات الرامية إلى تعزيز عملياتها الإدارية والتنظيمية باعتبارها منظمة حديثة وفعالة ومناسبة للغرض التي أنشئت من أجله، وفيما يلي سوف نستعرض طريقة عمل المنظمة الدولية للطيران المدني.

---

[1]–نفس المرجع السابق، ص 212.

[2]–راجع الملحق 17لاتفاقية شيكاغو المتعلق بالأمن،حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروع،"يحدد الأساس لبرنامج أمن الطيران المدني التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي، ويسعى إلى حماية الطيران المدني ومرافقه من أعمال التدخل غير المشروع، يحتوي الملحق على معايير وممارسات موصى بها تتعلق بأمن النقل الجوي الدولي، ويتم تعديلها بانتظام لمواجهة التهديد المتطور".

الفرع الأول: التعاون مع الدول الأعضاء: تعمل منظمة الطيران المدني الدولي مع الدوال الأعضاء وفق اتفاقية شيكاغو وعددها 192 دولة، ومع مجموعات قطاع الطيران، وذلك للتوافق على مختلف القواعد والتوصيات التي تخص الطيران المدني، فنجد أن الدول الأعضاء تستخدم هذه القواعد الدولية والسياسات لضمان تقييد عمليات الطيران المدني المحلية واللوائح التنظيمية، مما يؤدي إلى نمو وتطور التشغيل الأمن والموثوق، وذلك بنجاح أكثر من مئة ألف رحلة جوية يوميا في إطار الشبكة العالمية للطيران، حيث تنسق الإبكار من خلال العديد من المساعدات، وبناء قدرات الدول، وذلك بوضع الخطط الإستراتيجية في مجالي السلامة والملاحة الجوية([1]).

تعد المنظمة أيضا **التقارير الدولية** حول القطاع الجوي، وذلك بمراقبة أعمال الطيران المدني في مجالي السلامة والأمن وفق اجتماعات دورية، ومؤتمرات عالمية، لتعاون الدوال الأعضاء، ومناقشة القضايا المتعلقة بالطيران المدني، حيث استطاعت المنظمة بإنشاء أنظمة خدماتية موحدة للأرصاد الجوية، وتقديم الدعم الفني للدول النامية في هذا المجال([2])، حيث تسهر الدول الأعضاء على تطبيق سياسة الدول الخاصة بالطيران المدني، وإقامة نظم فعالة ومستديمة مسؤولة عن المراقبة التنظيمية.

ومن أجل التوصل إلى الأهداف التي تسعى إليها ملزمة بتحقيق عدة مطلقات منها قيام الدول الأعضاء بإنشاء سلطات طيران مستقلة، وعمل الدول الأعضاء على ضمان التمويل المناسب لسلطات الطيران المدني، وأن تكون الدول الأعضاء متعاونة في مجال مراقبة السلامة بغية تعزيز مؤهلاتها.

فالدول الأعضاء تتمتع بحق اعتماد قانون الملاحة الجوية، وسلطات منظمة الطيران المدني لها حق في إعداد، وإصدار قانون يتماشى مع الملاحة الجوية، والتشريعات الأساسية للطيران المدني للدول([3]).

الفرع الثاني: الإشراف على حركة الطيران وتأمين السلامة الجوية: تصدر المنظمة بالتعاون مع الأعضاء التوصيات الدولية في عدة مجالات، مثل سلامة الطيران، وأمان الرحلات، وحماية البيئة والتشغيل الجوي، وغيرها فهي تسعى إلى تعزيز التعاون الدولي في مجال حماية وحفظ الملاحة الجوية، فالجمعية العمومية باعتبارها الجهاز الرتيبي تطلب من المجلس، وضع المبادئ للدول الأعضاء وذلك استنادا إلى المبادئ التالية:

---

[1]–راجع مقال المنشور على شبكة الانترنت،على الرابط التالي

http://www.aljazeera.net بعنوان، كيف تنظم الإتفاقيات الدولية الطيران المدني؟،تم الاطلاع بتاريخ 24 ماي 2023 على الساعة 22:01.

[2]–محمد المجذوب، المرجع السابق، ص594.

[3]–تقرير عن مشروع السياسة الإفريقية للطيران المدني." وثيقة سياسة والإطار الشامل والمحدد الذي يشكل قاعدة للبرامج الجهوية، برامج العمل، القواعد المشتركة، القوانين والتعليمات الإفريقية".

أولا: تجمع الدول الأعضاء معلومات السلامة ذات الصلة والمناسبة وتتبادلها لضمان وقائها لصالح سلامة الطيران المدني.

ثانيا: استخدام الدول الأعضاء معلومات السلامة لضمان أن العمليات تخضع للمراقبة استنادا إلى القواعد والتوصيات وغيرها من اللوائح.

ثالثا: مرافقة الدول الأعضاء وصناعة الطيران ومؤسسات الطيران في الكشف عن المعلومات مع مراعاة الشفافية وتوفير المعلومات في المستقبل.([1])

فالمنظمة الدولية للطيران المدني هي هيئة سعت لبلوغ وتوحيد قواعد القانونية بين الدوال المتعاقدة وذلك وفق بروتوكولات فعالة تنطبق مع المنظمة في مجال الملاحة الجوية، بذل العديد من الجهود لتحقيق تطور الطيران المدني في مجالات السلامة ومراقبة الملاحة الجوية فهي مسئولة عن تعزيز مختلف السياسات التي وضعنه الدولة للتنظيم والإشراف على سلامة النقل الجوي وأنشطة الطيران المدني.([2]) ولتحقيق أغراض تأمين سلامة الطيران المدني قسمت منظمة العالم إلى تسعة أقاليم تشمل أبعاد كل إقليم معلومات الطيران منطقة أوسع من الحدود السياسية لأي دولة وذلك لتسهيل عملية الملاحة الجوية.([3])

يقع على عاتق المنظمة الدولية الطيران المدني، تحقيق الأهداف المكلفة بها باعتبارها الجهاز الرئيسي صاحب الاختصاص خاصة في مجال حماية الملاحة الجوية، لهذا تعمل المنظمة على تطوير أسس وإجراءات الملاحة الجوية، والحرص على سلامة أمن الطيران المدني.

الفرع الثالث: واقع عمل المنظمة الدولية للطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية: عملت المنظمة من خلال أجهزتها وحرصت كل الحرص على حماية الملاحة الجوية لاسيما أمام الاعتداءات التي بات يتعرض لها الطيران المدني، ومنه عملت أجهزة المنظمة على قمع جريمة خطف الطائرات من خلال عدة قرارات صادرة عن أجهزة المنظمة والتي من ضمنها:

أولا:حرص المنظمة على تنفيذ الالتزامات بشأن جريمة خطف الطائرات: اهتمت المنظمة الدولية للطيران المدني بعمل الدول على تنفيذ التزاماتها المتعلقة بقمع جريمة خطف الطائرات، فضمن الدورة السابعة عشر الاستثنائية للجمعية العامة للمنظمة المنعقدة عام 1970 أقر المؤتمرون ضرورة اتخاذ ما يلزم لضمان قيام

---

[1]–القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني (ICAO)، الدورة السابعة والثلاثون، 28 سبتمبر–18أكتوبر 2010، مونتريال، ص6.

[2]– ابتسام مزدوات، المرجع السابق، ص12.

[3]–نقلا عن الموقع http://www.moquatel.com بعنوان الطيران المدني الصادرة من الهيئة المصرية للطيران المدني بتاريخ 24–04–2023 على الساعة 00:02.

الدول بالوفاء بالتزاماتها بموجب مواثيق دولية، كما أقرت الجمعية العامة للمنظمة دعوة المجلس للاجتماع لإعداد مشروع اتفاقية دولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، كما عقد المجلس التابع للمنظمة ضمن دورته في خريف 1970 ووافق على خطاب وزير النقل الأمريكي يحث الدول التي تتقاعس عن محاكمة مختطفي الطائرات بإجراءات مشاورات لعمل مشترك وجب اتخاذه([1]).

لعبت المنظمة الدولية للطيران المدني أيضا دورا بالغ الأهمية في مكافحة والحد من آثار الاعتداءات الإرهابية على سلامة الطيران المدني، حيث دعت الدول بعقد مؤتمرات من اجل اتخاذ التدابير القانونية والإجراءات المنية لمواجهة هذه الحوادث وفق ما جاء ضمن قواعد وأحكام القانون الدولي([2]).

وأمام ممارسات العنف الإرهابي والمستهدف الاعتداء على أرواح ركاب الطائرة، وتغيير مسارها ووضع قنابل ومتفجرات على متنها، وقد وصل الأمر بالاعتداء على الركاب وهم داخل أبنية المطارات وقبل صعودهم على متن الطائرات، وهذا ما اهتمت به المنظمة وهذا إثر ما بحثته لجنتها على متن الطائرات المدنية، بالإضافة إلى الجوانب الأمنية داخل مختلف مطارات العالم([3]).

ثانيا: واقع عمل مجلس المنظمة بشأن مكافحة جريمة خطف الطائرات: أحال المجلس التنفيذي لمنظمة الطيران المدني موضوع وضع حد لظاهرة خطف الطائرات على اللجنة القانونية لدراسته بناءا على توصية صدرت عن الجمعية العامة للمنظمة المنعقدة في سبتمبر 1968، كما شكل مجلس المنظمة عام 1969، لجنة خاصة بالإستلاء غير المشروع على الطائرات كلفت بدراسة المشاكل الناتجة عن عملية الإستلاء، وعمليات التخريب والهجوم المسلح الموجه ضد الطائرات المستخدمة في النقل الجوي الدولي، وقامت اللجنة بإعداد مشروع نصوص خاصة بحل للمشكلة وأدرجت كملحق ضمن اتفاقية شيكاغو وهو ما أندرج ضمن الملحق السابع عشر منها([4]).

---

[1]– سامية كرليفة، جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية، مجلد 7، العدد 1، جامعة يحي فارس المدية، 2021، ص (183–205)، ص(198–199).

[2]–المرجع نفسه، ص 195.

[3]–– ديش موسى، التدابير الأمنية لمواجهة الاعتداءات الإرهابية على سلامة الطيران المدني في ظل الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد2، 2014، ص 194.

[4]– المرجع نفسه، ص 212.

يعد مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني من بين أهم الهيئات الهامة التابعة للمنظمة، والتي تتعهد كل دولة طرف في اتفاقية لاهاي عام 1970 وبروتوكل بيكين 2010 بالإبلاغ إلى مجلس منظمة الطيران المدني في أسرع وقت ممكن جميع المعلومات المفيدة والتي بحوزتها والمتعلقة بظروف الجريمة([1]).

المطلب الثالث: دور المنظمة الدولية للطيران المدني في ظل المتغيرات الدولية والتحديات التي تواجهها:

لم يتوقف نشاط وعمل المنظمة بشأن دورها في حماية الملاحة الجوية عند الدور التقليدي الذي أنشأت من أجله، وإنما كان لها دور بالغ الأهمية أمام المتغيرات الدولية، لاسيما جائحة كورونا، وحماية البيئة وغيرها، هذا ما نتناوله ضمن (الفرع الأول)، ومنه واجهت المنظمة جملة من العوائق في ظل هذه المتغيرات شكلت عقبة أمامها للقيام بدورها في حماية الملاحة الجوية وهذا ما نتناوله ضمن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: دور المنظمة الدولية للطيران المدني في ظل المتغيرات الدولية: لعبت منظمة الطيران المدني دوراً بالغ الأهمية أمام بعض المتغيرات التي مست بشكل أو بآخر الملاحة الجوية، والتي من ضمنها ما يلي:

أولا: دور المنظمة أمام تداعيات جائحة كورونا: اتخذت المنظمة الدولية للطيران المدني مجموعة من التوصيات موجهة للحكومات وشركات الطيران للتخفيف من آثار جائحة كورونا على نطاق وحركة الملاحة الجوية، ومنه فقد توصلت فرقة عمل المنظمة لمجموعة من التوصيات جاءت في شكل إرشادات وتدابير اقتصادية ومالية، من ضمنها دعم الدولة المالي لقطاع الطيران المدني، وهذا سواءً عن طريق ضخ الدولة لرأس المال في شكل منح تقدم بصورة مباشرة وتساهم في الاستقرار المالي لشركة الطيران، كما قد يكون هذا الدعم عن طريق الاستثمار في أسهم هذه الشركات([2]).

كما أكدت توصيات المنظمة كذلك على ضرورة دعم الدولة لتشغيل المسارات الجوية، خاصة تلك المرتبطة بصحة وحياة الفرد، والتي لا يوجد لها وسائل نقل بدبلة مجدية، كما للدول دعم نسبة مئوية من أجور الموظفين([3]).

دعت توصيات مجلس المنظمة كذلك إلى ضرورة دعم الدولة التنظيمي للطيران المدني، من خلال التخفيف على القيود التنظيمية المفروضة على عمليات الشحن الجوي، حيث تعمل الدولة على تسيير

---

[1]–مناد فتيحة، المكافحة القانونية الدولية لجريمة خطف الطائرات، دراسة مقارنة بين أحكام اتفاقية لاهاي وبروتوكول بيكين التكميلي، مجلة القانون، مجلد9، العدد1، 2020، (ص ص 38–69)، ص 65.

[2]–دالع سعيد، تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي الدولي وقطاع النقل الجوي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مجلد15، العدد 2، الجزائر، 2022، (ص ص 650. 662)، ص 654.

[3]– المرجع نفسه، ص 654.

العمليات الأساسية للشحن الجوي، وهذا عن طريق دفع مؤقت لحضر الطيران ليلا، والتخفيف من القيود المتعلقة بالخانات الزمنية بالمطارات، ومنح حقوق إضافية مؤقتة تتعلق بالشحن([1]).

ثانيا: دور المنظمة في حماية الطيران المدني من الهجمات السيبرانية الماسة بسلامة الطيران المدني: مام أنواع الهجمات السيبرانية التي أصبحت مؤخرا تهدد سلامة وأمن الطيران المدني ([2])، تحركت المنظمة الدولية للطيران المدني من خلال اعتماد قرار الجمعية التابعة للمنظمة رقم 19-139 عام 2016 بشأن الأمن السيبراني في الطيران المدني، باعتباره أول قرار صادر عن المنظمة في هذا الشأن، ومن خلاله قامت المنظمة باتخاذ عدة خطوات للحد من مخاطر هذا النوع من الجرائم على الطيران المدني، حيث برمجت قمة بتاريخ08 و07 ماي 2018 في بوخارست لأوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط بعنوان " **الأمن السيبراني في الطيران المدني**"، والتي تضمنت مبادئ ومعايير أمنية لحماية المناطق الحيوية في قطاع الطيران([3]).

يؤكد هذا الطرح سعي المنظمة الدولية للطيران المدني لمحاربة الهجمات السيبرانية، وهذا بالتعاون مع الدول الأعضاء ومجموعات قطاع الطيران من خلال إصدار مجموعة من القواعد والتوصيات التي تخص الطيران المدني، والسياسات الرامية إلى دعم وتعزيز الكفاءة والسلامة والأمن حيث تستخدم الدول هذه التوصيات لضمان مطابقة الطيران المدني للمعايير الدولية([4]).

ثالثا: دور منظمة الطيران المدني في التعامل مع الطائرات بدون طيار والآثار التي تصدر عنها بشأن سلامة الطيران المدني: رغم الفراغ القانوني الذي مس تنظيم أحكام الطائرات بدون طيار، إلا أن المنظمة الدولية للطيران المدني بذلت جهدا كبيرا لسد هذا العجز من خلال تفسير بعض الأحكام الواردة ضمن اتفاقية شيكاغو، حيث اعتبرت الطائرات بدون طيار مراكب جوية مثلها مثل الطائرات المأهولة تطبق عليها الأحكام الخاصة بالطائرات التقليدية، وتخضع لأحكام الملاحة الجوية، كما نفت المنظمة الدولية للطيران

---

[1]-المرجع نفسه، ص 655.

[2]- وجدت العديد من الهجمات السيبرانية التي مست بسلامة وأمن الطيران المدني، سواءًا تعلق الأمر بهجمات التصيد الاحتيالي والتي تعد هجوم موجه نحو مؤسسة هدفها الحصول على بيانات اعتماد المستخدم من خلال تقنيات الهندسة الاجتماعية، وأيضا الهجمات المستندة إلى الواي فاي والتي تستخدم لاختراق معدات إلكترونيات الطيران، هذا بالإضافة إلى هجمات الروبوتات التي تعرض الشبكات للخطر لضبط حركة المرور الجوي، راجع في ذلك مناد إشراق، هارون أوروان، الحماية القانونية للطيران المدني ضد الجرائم السيبرانية، مجلة صوت القانون، مجلد 07، العدد 03،(2021)، ص 1327.

[3]- المرجع نفسه، ص 1334.

[4]-شريفي ليندة، مرجع سابق، ص 18.

المدني صفة الطيار عن الموجه لهذه الطائرة، وطرحت فكرة تأسيس لوائح قياسية خاصة بهذا النوع من الطائرات وبشأن مسيرها([1]).

رابعا: دور منظمة الطيران المدني في تحديد ارتفاقات الطيران الجوي وعلاقتها بالبيئة: حرصت المنظمة الدولية للطيران المدني على تأمين مرفق النقل الجوي من جميع جوانبه وصيانته من كل الاعتداءات، بدءًا من تشكيل محيط حماية للمطارات والمحيطات الجوية، وهذه المحيطات لا يمكن الولوج إليها إلا من خلال مداخل المراقبة بمعدات وتجهيزات التفتيش والاستشعار عن بعد، من خلال الرقابة الشخصية من قبل أعوان الأمن والجمارك، بالإضافة إلى الحرص على اعتماد الكثير من تدابير السلامة داخل المطارات والطائرات وغيرها([2]).

خامسا: دور المنظمة الدولية للطيران المدني في الحد من ضجيج الطائرات: لم يتوقع المؤتمرين إثر صياغة أحكام اتفاقية شيكاغو إثر صياغتها أن الضجيج سيصبح من بين أهم المواضيع البيئية التي تقتضي الاهتمام بها لكن الواقع أثبت عكس ذلك، وفي هذا الشأن أقرت الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني قرارا عام 1968 اعترفت به بجدية مشكلة الضجيج بالقرب من المطارات وكلفت مجلس المنظمة بصياغة مواصفات دولية وقواعد إرشادية لمراقبة ضجيج الطائرات، وفي عام 1971 صادقت الجمعية العامة للمنظمة على قرار آخر اعترفت فيه بأثر النقل الجوي على البيئة([3]).

جاء في ديباجة اتفاقية شيكاغو الموقع عليها في 07-12-1944 والمتعلقة بالطيران المدني الدولي، أن التطور المستقبلي للطيران المدني بإمكانه المساعدة على خلق تفاهم وتقارب بين الشعوب([4])

الفرع الثاني: التحديات التي تواجه المنظمة الدولية للطيران المدني: واجهت منظمة الطيران المدني إثر قيامها بدورها في حماية الملاحة الجوية العديد من الإشكالات القانونية نذكر منها ما يلي:

أولا: عدم اكتساب المنظمة الطابع الدولي: على الرغم من الجهود الحثيثة التي رصدت من أجل إنجاح المنظمة الدولية للطيران المدني، إلا أن منجزاتها ظلت منذ نشأتها عام 1947، جد محتشمة، وهذا راجع لعدة تحديات من ضمنها أن المنظمة لم تكتسب الطابع العالمي إلا بعد انضمام الإتحاد السوفياتي إليها

---

[1]-بن منصور محمد أمين، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، المجلد5، العدد1، جانفي 2020، (ص ص 727-744)، ص 742.

[2]- جقبوبي حمزة، ارتفاقات الطيران الجوي وأثرها على المحيط العمراني ةالبيئي في المناطق المحيطة بالمطارات، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد11، العدد 1، (2021)، (ص ص 262-280)، ص 272.

[3]-المرجع نفسه، ص 125، 126.

[4]-جقبوبي حمزة، جهود المنظمة الدولية للطيران المدني في الحد من التلوث الناتج عن عمليات النقل الجوي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد 3، 2014، ص 124.

وأيضا الصين الشعبية، هذا إلى جانب الاختلافات التي أنتجها التباين بين النظم السياسية والاقتصادية للدول الأطراف وتزايد هذا الأمر في ظل التشريعات الجوية الوطنية في ظل التخلف الاقتصادي والتقني لبعض الدول الأطراف([1]).

ثانيا: تأثير سياسة الدول الطرف في المنظمة على عملها: شكل التباين الجذري المنتهج من طرف الدول الأطراف، فيما يتعلق بالسياسة الجوية، المتعلقة بها عقبة أمام حل الكثير من المشاكل الجوهرية التي اعترضت الملاحة الجوية الدولية([2]).

واجهت المنظمة الدولية للطيران المدني أيضا العديد من الإشكالات إثر عملها وحرصها على تطوير المعايير التقنية للطيران المدني، وهذا أمام التخلف الاقتصادي الذي تعاني منه بعض الدول، هذا ناهيك عن نقص وانعدام التضامن بين الدول الأطراف في الاتفاقية، وهذا ما شكل عائقا أمام تطور الملاحة الجوية الدولية خصوصا لدى الدول السائرة في طريق النمو([3]).

أثرت على عمل المنظمة الدولية للطيران المدني أيضا عدة عقبات بشأن دورها في حماية الملاحة الجوية، بما فيها عدم قدرتها على معارضة سياسات الدول الأطراف المصنعة والتي تحتكر شهادات وبراءة الطيران، هذا فضلا عن بعض الصعوبات التي تعترض إقرار المسؤولية عن الأضرار الواقعة على سطح الأرض التي تسببت فيها حوادث الطيران([4]).

---

[1]– جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص538.

[2]– جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، مرجع سابق، نفس الصفحة.

[3]–نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

[4]–نفس المرجع السابق، ص 539.

المبحث الثاني: علاقة المنظمة بغيرها من المنظمات الدولية في إطار حمايتها للملاحة الجوية:

يوجد هناك عدد من المنظمات الدولية، تؤثر نشاطاتها في نشاطات هذه المنظمة أو تتأثر بها، وعند إقامة تعاون مع تلك المنظمات يساهم في تطوير وتعزيز الطيران المدني الدولي، حيث عملت على التنسيق بينها وبين الدول الأخرى من أجل تطوير وتوفير خدمة النقل الجوي بشكل آمن ومنتظم واقتصادي عبر العالم، كما تقدم المنظمة رسم السياسات العامة المتعلقة بمجال الطيران الدولي.

المطلب الأول: علاقتها مع المنظمات الدولية الخاصة:

تضع منظمة الطيران المدني الدولي المعايير للملاحة الجوية العالمية، فضلا عن أنها تساعد الدول 192 الأعضاء فيها على تشارك سماوات العالم لما يعود بالمنافع الاقتصادية والاجتماعية عليها([1]).

تعتر منظمة الطيران المدني الدولي إحدى مؤسسات منظومة الأمم المتحدة التي تقدم الدعم الملائم، وتوفير التقنيات، وتساعد على تخطيط وتهيئة فرص التنمية للدول الأعضاء في مجال الطيران، وقد أنجزت المنظمة الكثير فيما يتعلق بوضع المعايير، والمبادئ، والتقنيات الخاصة بالملاحة الجوية الدولية، فضلا عن التنمية والتخطيط في مجال النقل الجوي الدولي.

الفرع الأول: التعريف بالمنظمات الدولية المتخصصة: المنظمات الدولية الخاصة تضم في عضويتها عدد محدد من دول التي يكون نطاق اختصاصها برقعة جغرافية معينة، حيث تختلف أساسيات كل منظمة فنجد أن منظمة الوحدة الإفريقية تقوم على الأساس القومي مثل جامعة الدول العربية، ومن الناحية الجغرافية كمنظمة الدول الأمريكية والوحدة الإفريقية ومن الناحية الأمنية كحلف الناتو وحلف وارسو ومن الناحية الاقتصادية كمنظمة الدول المنتجة للبترول (الأوبك) ومن الناحية الدينية كمنظمة المؤتمر الإسلامي.

ويمكن القول أن المنظمات التي يقتصر نشاطها على مجال واحد من مجالات العلاقات الدولية أو التي تعسى لتحقيق التعاون بين أعضاءها في موضوع معين أو مجال محدد وقد تكون هذه المنظمات عالمية أو إقليمية على حد سواء مع المنظمات العامة وهي المنظمات المتخصصة.([2])

---

[1]– نقلا عن الموقع التالي https://www.un.org، بعنوان منظومة الأمم المتحدة، بتاريخ 24-04-2023، على الساعة 00:50.

[2]– نقلا عن الموقع http://elarning.univ-biskra.dz بعنوان نشاط المنظمة في مجال العلاقات الجوية،بتاريخ 23 أفريل 2023 على 13:19.

بما أن هناك عدد من المنظمات الدولية الخاصة التي تتأثر بها نشاطات منظمة الطيران المدني الدولي بنشاطات هذه الأخيرة، وباعتبارها أن إقامة التعاون مع الهيئات يؤدي إلى تعزيز نشاط المنظمة وإلى تقدم الطيران المدني الدولي، وعليه تعتبر الجمعية العمومية الجهاز التمثيلي والرئيسي للتداول وصنع السياسة العامة، فإنها تعمل على تحقيق ثلاث سياسات والتي تتمثل في:

أولا: التقرير: حيث أنها تصرح للمجلس بموجب هذا، بعمل الترتيبات الملائمة التي يراها مفيدة حسب تقريره مع المنظمات الدولية الخاصة والتي يؤثر نشاطها في الطيران المدني الدولي شرط أن يكون لديها مجلس إدارة دولي قائم بصفة مستديمة ومندوبون معتمدون ويتوفر لها تمثيل دولي راسخ وواسع، وعلى أهدافها أن تكون غير متعارضة مع المبادئ العامة الواردة في اتفاقية الطيران المدني الدولي.

إن التعاون المشترك بين المنظمتين حول الترتيبات والمسائل المشتركة التابعة من اختصاص كل منهما عليها أن تتخذ أشكال التي من شأنها إقناع وفق الأشكال التالية:

1- تبادل المعلومات.

2- الاشتراك والتمثيل المتبادل في أعمال المنظمة على أساس عدم التمتع بحق التصويت بالضرورة.([1])

ثانيا: الاقتراح: باعتبار أن الجمعية العامة هي جهاز مهمته تداول وصنع السياسة العامة تقوم بدور مهم في تعزيز فعاليتها وكفاءتها حيث دعت الجمعية العامة بتقديم اقتراحات تخص المنظمة الدولية للطيران المدني التي تعتمد على برنامج عمل مقترح تتخذ من شأنه ترتيبات رسمية للعمل بدلا من أن تتخذ شكل اتفاقات رسمية، وذلك حسبما هو ممكن من الوجهة العملية.

ثالثا: الطلب: تقوم الجمعية العامة بتوجيه طلب إلى المجلس من أجل رفع تقرير إلى الدورة التالية بموجب هذا القرار الذي يعتمد على طبيعة كل الترتيبات المعقودة.([2])

الفرع الثاني: مظاهر علاقة المنظمة ببعض المنظمات المتخصصة: كان لمنظمة الطيران المدني علاقة وطيدة مع بعض المنظمات الدولية المتخصصة إثر قيامها بدورها في حماية الملاحة الجوية وفق ما يلي:

أولا:علاقة المنظمة الدولية للطيران المدني بالاتحاد النقل الجوي: نظرا لتقديم المرافق العامة وتطور نظرة المجتمع الدولي، فقد تم تنظيم عقود النقل الجوية وذلك لتجسيد الاتفاقيات الدولية، فقد عملت على توحيد

[1]-منظمة الطيران المدني الدولي، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية في 08 أكتوبر 2010، ص45.
[2]-منظمة الطيران المدني الدولي القرارات سارية المفعول، المرجع السابق، ص45.

النقل الجوي الدولي، حيث يعد هذا الأخير نشاط اقتصادي وتجاري نظرا لأهميته الإستراتيجية، وذلك من خلال نظام قانوني خاص به([1]).

وعليه نشأ ما يعرف باتحاد النقل الجوي والذي هو عبارة عن اتحاد دولي يتشكل من الحكومات ومشغلي القطاع الخاص، حيث يساعد في تحديد اللوائح والمعايير المعترف بها بشكل متبادل للنقل الجوي، وقد نشأ بتاريخ 19/ 04/ 1945 حيث يعمل على تطوير النقل الجوي للأمن والمنتظم لصالح شعوب العالم.

ويمكن القول أن علاقة منظمة الطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي هي علاقة تعاون وثيقة، إذ نجد أن كلاهما هدفه تطوير لوائح بضاعة الخطرة، وتوفيرها، وتقديم التعاون بين شركات ومؤسسات النقل الجوي، حيث ينشر الاتحاد الدولي للنقل الجوي لوائح البضاعة الخطرة، بينما تنشر منظمة الطيران المدني الدولي التوجيهات التقنية للنقل الجوي المأمون للبضائع الخطرة، وكلاهما يتم تحديثهما باستمرار، أيضا لا يمكن القول بأن هذه اللوائح للتوسيم فقط بل تشير إلى مختلف القيود المفروضة على الكمية، أي مختلف البضائع التي يمكن نقلها على متن طائرات الركاب، كما تمنع بعض البضائع الخطرة([2]).

فالاتحاد الدولي للنقل الجوي يعتبر أداة فعالة بالنسبة للمنظمة، ويدعم الحركة الجوية، وذلك بتعزيز سلامة وأمن الطيران المدني، وزيادة التسهيلات لمكافحة القيود المفروضة والتي تضمنها الملحق التاسع ، التي تصنع المستويات القياسية والأنظمة الأخرى الخاصة بالطائرة، فلولا الاتحاد الدولي للنقل لما أمكن تشغيل الخطوط الجوية العالمية بالأمان والكفاءة([3]).

ثانيا:علاقة المنظمة بالهيئة العربية للطيران المدني: إن الهيئة العربية للطيران المدني هي منظمة متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية، تهدف إلى توثيق التعاون بين منظمة الطيران المدني وتطويره وتنسيق التعاون الدولي في مجال حماية الملاحة الجوية، وتنميتها وسلامتها، وتطوير الطيران المدني في الوقت الحاضر وفي المستقبل، تم الإعلان عن قيام الهيئة العربية للطيران المدني بالمغرب عام 1994،

---

[1]–سلطاني ليلى، حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن،عدد 02/ 2015، ص 45.

[2]نقلا عن موقع:https://log.cluster.org.ar.com الاتحاد الدولي للنقل الجوي الدولي بتاريخ 17 – 04 – 2023 – الساعة 16:50.

[3]–الملحق التاسع، الخاص بالتسهيلات، "يوفر الملحق التاسع للإكاو إطارا مرجعيا لمخططي ومديري عمليات المطارات الدولية، ويصف الحدود القصوى والحد الأدنى من التسهيلات التي يجب أن تقدمها الحكومات، كما تحدد أساليب واجراءات تنفيذ عمليات التخليص على نحو يحقق الهدف المزدوج المتمثل في الامتثال الفعال لقوانين الدول الانتاجية للمنشغلين والمطارات ووكالات التفتيش الحكومية المعنية"

حيث عقد المجلس التأسيسي للهيئة، ووافقت الدول المشاركة على انتخاب مجلس تنفيذي للهيئة يضم عدد من الدول العربية مثل مصر، السعودية، الأردن، سوريا وغيرها، وذلك بتولي التفاوض باسم الدول العربية في المحافل الدولية للحصول على أكبر قدر من الحقوق المتكافئة في مجال النقل الجوي([1]).

ومن خلال هذا نستخلص أن علاقة المنظمة بالهيئة العربية هي علاقة تكامل، إذ نجد أن هذه المنظمة تعمل على وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول لتنمية سلامته وتأمين نهوضه بالتنسيق بين الدول الأعضاء في مجال الطيران بشكل يستجيب لاحتياجات المجتمع الدولي، فهي تعمل أيضا على رصد التغيرات وتطبيق القواعد القياسية الموصى بها في ملاحق اتفاقية الطيران المدني والدولي ودراسة كل ما يخص عرقلة تقدم النقل الجوي والملاحة الجوية، وذلك بناءا على طلب أي دولة عضو، والتوصية بما تراه مناسب([2]).

فطبقا لنص المادة السابعة عشرة، فالهيئة العربية أن تتعاون مع المنظمة الدولية للطيران وغيرها من المنظمات من أجل تنفيذ المشاريع، وبرامج العمل، وحضور دعوات الجمعية العامة لكل المنظمين([3]).

ثالثا: علاقة منظمة الطيران المدني الدولي بمنظمة التجارة العالمية: تعد منظمة التجارة العالمية من أهم المنظمات الدولية، نشأت في أكتوبر 1947، وقعت عليها 23 دولة، لتصبح سارية المفعول في عام 1948، قامت بالعمل على تكوين نظام تجارة دولية حرة وذلك بتحقيق التنمية، وحل النزاعات بين الدول الأعضاء من خلال وضع آليات قوية، وإدارة مختلف المرافق الاقتصادية، وذلك لضمان الحماية المناسبة للسوق الدولي، ليلائم مختلف مستويات المعيشة والتنمية، ووضع تنافس دولي يعتمد على الكفاءة الاقتصادية([4]).

حيث توجد علاقة وثيقة في الوقت الراهن بين منظمة الطيران المدني الدولي ومنظمة التجارة العالمية التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية مراكش، فيما يتعلق بالاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات المعروفة خاصة بملحق النقل الجوي الدولي([5]).

---

[1]– مصطفى يوسف كافي، وكالات ومنظمات السياحة والسفر، دار المنهل،سوريا–دمشق–جرمانا 2018، ص200.

[2]–نقلا عن موقع www.noqatel.com http:// بعنوان الهيئة العربية للطيران المدني بتاريخ 17/ 04/ 2023 الساعة 18:53.

[3]– راجع المادة السابعة عشر من اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني.

[4]–مقال منشور على شبكة الأنترنت عبر الرابط التالي Https://al.moquatel.com: بعنوان منظمة التجارة العالمية، بتاريخ 2023/04/18 على الساعة 20:36.

[5]–المرجع نفسه.

من خلال الدراسات نجد أن منظمة التجارة العالمية لها دور في تعزيز التجارة وتعاون مع منظمة الطيران المدني، وذلك بتدفق التجارة بسلاسة وبصورة متوقعة، وبحرية، وتحقيق السلام العالمي، والعدالة والمساواة بين الدول، ورفع مستوى المعيشة، وزيادة مستوى الدخل العالمي، وتحقيق الاستقرار النقدي والمالي والتجاري في العالم، فقد وضعت المنظمة دعائم واستهدفت تنشيط التبادل التجاري بين الأعضاء حيث بادرت العديد من الدول بالانضمام إلى المنظمة([1]).

المطلب الثاني: علاقة منظمة الطيران المدني مع منظمة الأمم المتحدة.

تعتبر منظمة الأمم المتحدة الجهاز الرئيسي الدولي المسؤول عن حفظ الأمن والسلم الدوليين ويشاركها هذه المهمة عدة هيئات من بينها المنظمات الدولية الإقليمية بحكم نطاقها الجغرافي الذي تعمل فيه، وهذا ما يسهل على الأمم المتحدة بالتعاون مع هذه المنظمات من خلال حل النزاعات التي تنشب بين الدول التي ترتبط مع الدول التي تربطها رابطة التضامن الإقليمي([2])

الفرع الأول: مشروع الاتفاق بين منظمة الطيران المدني ومنظمة الأمم المتحدة: لقد توصل المجلس إلى مشروع اتفاق بين منظمة الطيران المدني والأمم المتحدة وفق القرار الحادي والعشرين الصادر عن الجمعية العمومية، وذلك بهدف تعزيز التعاون والعلاقة بينهما، وذلك وفق تصريح المجلس بعقد مختلف الترتيبات مع الأمين العام للأمم المتحدة في ضوء الخبرة التشغيلية المكتسبة لدى المنظمتين، وأيضا الدخول في المفاوضات بين المنظمة الدولية للطيران المدني والأمم المتحدة الخاصة بالمسائل الجوية التي تقتضيه المادة العشرون من الاتفاق،وعليه فإن العلاقة بين المنظمتين تعتبر علاقة وثيقة تعمل على تحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاق وحفظ السلم والأمن الدوليين([3])

الفرع الثاني: اعتبار منظمة الطيران المدني إحدى الوكالات المتخصصة لدى الأمم المتحدة: تعد منظمة الطيران المدني بوصفها إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية مثل هيئة الأمم المتحدة نفسها، وذلك طبقا لنص المادتين 64، 65 من اتفاقية الطيران المدني، مما يجعل منها في تواصل مستمر وتعاون بين منظمة الطيران المدني، وغيرها من المنظمات الدولية والتي دفعت المجتمع الدولي تكوين اتفاقيات دولية المنظمة للعلاقات الجوية الدولية، وذلك بهدف

---

[1]–المرجع نفسه.

[2]–راجع الموقع https://asjptcenise.dzبعنوان علاقة منظمة الإيكاو بالأمم المتحدة،بتاريخ 2023/04/23على الساعة 15:23.

[3]– المادة 20 من القرار الصادر عند الجمعية العمومية المتعلقة بعلاقة منظمة الطيران المدني بمنظمة الأمم المتحدة.

وضع العديد من القواعد اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وانتظامه، وكذلك حماية البيئة في مجال الطيران التي تعد بمثابة منبع التعاون الدولي في جميع المجالات([1]).

[1]– راجع أحكام المادتين 64–،65من اتفاقية شيكاغو

ملخص للفصل الثاني:

اهتم المجتمع الدولي بمسألة الطيران المدني الدولي عن طريق وضع آليات قانونية وقضائية لضمان سلامة الطيران المدني الدولي، حيث لعبت المنظمات المتخصصة في مجال الطيران المدني سواء على المستوى الدولي المتمثلة في المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي التي لها دورا رياديا في توفير سلامة الطيران المدني الدولي، عن طريق وضع عدة اتفاقيات دولية بهدف قمع الاعتداءات الإرهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي.

أو على المستوى الإقليمي المتمثلة في الهيئات الأوروبية واللجنة الإفريقية للطيران المدني التي تهدف منها هذه الهيئات إلى تحقيق التعاون بين الدول من أجل توفير سلامة الطيران المدني الدولي، خاصة أمام ظهور المخاطر الجديدة المتعلقة بالجرائم السيبرانية التي تستهدف أمن الطيران المدني الدولي، أمام تزايد استخدام الطائرات من دون طيار أثناء النزاعات المسلحة وفي مكافحة الإرهاب.

سعت العديد من الدول من أجل الحصول عليها، حيث أشارت الاتفاقيات الدولية الأربعة العديد من المبادئ التي تهدف إلى حماية الطيران المدني باعتبار أن الطائرات لا يجوز مهاجمتها، ولقد سعت الدول في عدة اتفاقيات دولية والمتعلقة بالطيران المدني إلى تحديد الاختصاص القضائي في حالة قيام جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، بالإضافة إلى تكريس التعاون الدولي لمختلف الأفعال التي تمس أمن الطيران المدني أيا كان ارتكاب الجريمة أو جنسية الجاني لمنع الإفلات من العقاب.

حققت المنظمة الدولية للطيران المدني رؤيتها في العمل على توفير السلامة والأمن والتنمية المستمرة وذلك من خلال تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي، وأيضا دعم وتشجيع مختلف النظم التي تهدف إلى مساعدة الدول على سد الثغرات من خلال الخطط التصحيحية الإقليمية وإنشاء منظمات لتحقيق السلامة الأمنية الدولية.

خاتمة

خاتمة:

أدى تطور المجتمع الدولي بعد الحرب العالمية الثانية، ظهور المنظمة الدولية للطيران المدني المعروفة بالإيكاو، والتي تعد وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، حيث أنشأت 1944 بمونتريال بكندا، فهي منظمة سعت لبلوغ الهدف المتمثل في تحقيق سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، تطوره بالإضافة إلى العمل على توحيد قواعده القانونية بين مختلف الدول المتعاقدة، حيث تعد اتفاقية شيكاغو الاتفاقية الأم المنشأة إلى جانب الاتفاقيات الأخرى، والتي سبق دراستها والمتمثلة في اتفاقية باريس واتفاقية وارسو وغيرها من الاتفاقيات الدولية.

تعد المنظمة الدولية للطيران المدني من بين أهم المنظمات التي سعت لتشجيع مختلف التقنيات والآليات الرامية إلى نمو طرق الملاحة، المطارات، التجهيزات، إضافة إلى خدمات الملاحة الجوية، وعلى إثر ذلك نجد أن أجهزة المنظمة منها: الجمعية العامة، والمجلس، والأمانة العامة، وكذا لجنة الملاحة الجوية لها دور فعال في تحقيق نمو، وكفاءة ، وسلامة الطيران المدني، من حيث مختلف الاستراتيجيات التي تضعها الجمعية العامة، وينفذها المجلس الذي يعد الجهاز التنفيذي للمنظمة فهو يكفل تطور النقل الجوي الدولي بصورة آمنة ومأمونة ومنظمة .

أدت المنظمة الدولية للطيران المدني دورا أساسيا في الجمع بين الطيران والأوساط السياسية حول تحقيق أهداف السلامة، والأمن، عن طريق التعاون المثالي بين الدول الأعضاء، فقد استندت على إطار عالمي بشأن تعزيز قدرا الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة، كي تضمن أن عملياتها وأنظمة طيرانها المدني تتوافق مع المعايير الشاملة .

بالإضافة إلى عملها الأساسي القائم على حل التوصيات الدولية، والسياسات التي يحكمها التوافق بين الدول، فهي تسعى إلى تنسيق المساعدات وبناء القدرات للدول في دعمها للعديد من الأهداف الإنمائية للطيران، كما أنها تتيح الخطط الشاملة متعددة الأطراف من أجل السلامة وحماية الملاحة الجوية، والتدقيق في قدرات الدول على مراقبة الطيران المدني من أجل حفظ الأمن والسلم الدوليين.

إلى جانب كل هذا قال المشاركون في جلسات منتدى " **الأمن السيبراني في قطاع الطيران**" إن أبرز سبل مواجهة الهجمات السيبرانية، تتمثل في حوكمة هذا القطاع، مشددين على أهمية التعاون الدولي هذا كله من أجل إحضار المجرمين إلى ساحة العدالة كأول خطوة لمواجهة التهديدات.

باعتبار أن المنظمة الدولية للطيران المدني إحدى لوكالات المتخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة هدفها العمل على تحقيق التعاون المتواصل بينها وبين المنظمات الدولية، كمنظمة الإتحاد الدولي للنقل الجوي، ومنظمة التجارة العالمية، فضلا عن وجود علاقة وثيقة بينها وبين الهيئة العربية للطيران المدني في

مجال حماية الملاحة الجوية و تطوير التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتشجيع تقدم الطرق الجوية – تميزت المنظمة الدولية للطيران المدني بأهمية بالغة كونها ركيزة أساسية لما سبق ذكره فنقول أن:أنشأت المنظمة الدولية للطيران المدني بموجب مؤتمر شيكاغو 1944، والتي تولت الإشراف على شؤون الطيران المدني الدولي عن طريق تعاون الدول الأعضاء، وذلك من خلال وضع نماذج لمختلف الخدمات المطلوبة لسلامة الطيران المدني الدولي مثل:خدمات الملاحة الجوية،تنظيم حركة المرور الجوية، وغير ذلك من الخدمات والتسهيلات.

– امتداد مفهوم المنظمة الدولية للطيران المدني لتغطية مجالات العمل الخاصة بحماية الملاحة الجوية، وذلك بتفعيل اتفاقية شيكاغو 1944.

–وضع العديد من الإستراتيجيات والقواعد الأساسية التي تقرها المنظمة الدولية للطيران المدني المتعلقة بتفعيل السلامة، والكفاءة في مجال حماية النقل الجوي الدولي.

–إرساء القواعد والملاحق الخاصة لإدارة السلامة الجوية، وذلك عن طريق إقرار مختلف القواعد الدولية المتعلقة بحماية الملاحة الجوية.

–العمل على إنماء، وتطور دور علاقة المنظمة الدولية للطيران المدني وغيرها من المنظمات الدولية، بهدف تنفيذ إدارة السلامة الجوية .

– أن الاتفاقيات الدولية اكتسبت أهمية بالغة في مجال النقل الجوي الدولي، نظرا للصفة الدولية التي تتميز بها، فهي تعد القانون الأساسي لمواجهة مختلف التصرفات غير المشروعة، والتي ترتكب على متن الطائرات، وأيضا المطارات.

– إدارة التعاون الفني على تنفيذ مشاريع الخاصة بالمنظمة الدولية للطيران المدني.

–اتضاح ومعرفة أن مجال الطيران المدني مثله كمثل مجالات كثيرة يقوم على التعاون الدولي للقضاء على مختلف الهجمات السيبرانية التي أثرت سلبا على مجال الطيران المدني.

–العمل على مراقبة السلامة الجوية وسلامة الطيران المدني، ووضع مختلف الآليات لتدقيق مراقبة النقل الجوي.

.–تعديل الاتفاقيات والأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات لتسهيل عملية الملاحة الجوية وتحسينها.

في نهاية هذه الدراسة خلصنا إلى مجموعة من الاقتراحات:

خاتمة

1-العمل على تحسين التنسيق بين أنظمة الاتصالات المدنية، وبين هيئات مراقبة الحركة الجوية بهدف تعزيز سلامة الطيران المدني.

-إقامة البروتوكولات المتعلقة بأحكام المنظمة الدولية للطيران المدني.

-دعم المنظمة، وأنشطتها في مجال حماية إجراءات الملاحة الجوية .

-وضع مختلف البرامج التدريبية الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدنية، عن طريق لجنة دولية غرضها تطوير المنظمة الدولية للطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية.

-تبني منظمة الطيران المدني إستراتيجية ذات أعمدة رئيسية للحماية من الهجمات السيبرانية ، عن طريق التعاون الدولي، ووضع سياسة للأمن السيبراني.

قائمة
المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

1-الكتب:

1- محمد المجذوب، التنظيم الدولي(النضرية والمنظمات العالمية والاقليمية والمتخصصة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون طبعة، 2005.

2- جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي(النظرية العامة والمنظمات العالمية والاقليمية والمتخصصة)، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى،2005

3 - عمر سعد الله-أحمد بن ناصر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية،الجزائر،2005.

4- عبد الرحمان لحرش، المجتمع الدولي، التطور والأشخاص، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2007.

5- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة(البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.

6-السيد عيسى-أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، مراحل التطور التاريخية والقضايا المعاصرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.

7-عثمان بقينيش، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012.

8- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل(النقل البري، النقل البحري، النقل الجوي)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2014.

9- وسام نعمت ابراهيم السعدي، الوكالات الدولية المتخصصة(دراسة معمقة في اطار التنظيم المعاصر)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى،2014.

10- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي (الأفكار والقواعد الأساسية، عقد النقل الجوي والداخلي والخارجي للأشخاص والبضائع)، مكتبة القانون والإقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض، 2016.

11-جمال العقيلي، المطارات كيف تعمل، دار الكتب للنشر والتوزيع،

2)-المذكرات:

1-بن عامر تونسي-عميمر نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، طلبة السنة الثانية ليسانس، 2008.

2- إبتسام مزدوات، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، تخصص منازعات عمومية، 2018/2017

3- شريفي ليندة- بورنان ليلة، آليات حماية الطيران المدني في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الدولي العام، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، تخصص قانون دولي عام، 2022/2021.

المقالات:

1- ديش موسى، التدابير المنية لمواجهة الاعتداءات الارهابية على سلامة الطيران المدني في ظل الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد2، 2014.

2-وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية،2014.

3-سلطاني ليلى، حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد 2، 2015.

4-جقبوبي حمزة، جهود المنظمة الدولية للطيران المدني في الحد من التلوث الناتج عن عملية النقل الجوي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد الثالث،2014.

5-هارون أوروان، إتفاقية طوكيو1963 نصف قرن من التطبيق، أية حماية للطيران المدني؟ ، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية،مجلد 11 العدد الأول، جوان 2017.

6-بن منصور محمد أمين، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار، المجلة الجزائرية للامن الانساني، المجلد5، العدد الأول، جانفي 2020

7-مناد فتيحة، المكافحة القانونية الدولية لجريمة خطف الطائرات، دراسة مقارنة بين أحكام اتفاقية لاهاي وبروتوكول بيكين التكميلي، مجلة القانون، مجلد9، عدد أول،2020.

8-كرليفة سامية، جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلدة الدراسات القانونية المجلد 7، العدد الاول،2020.

9-جقبوبي حمزة، إرتفاقات الطيران الجوي وأثرها على المحيط العمراني والبيئي في المناطق المحيطة بالطائرات، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيشية، مجلد11، العدد الأول،2021.

10-مناد إشراق، هارون اوروان، الحماية القانونية للطيران ضد الجرائم السيبيرانية، مجلة صوت القانون، مجلد7، العدد الثالث، 2021.

11- دالع سعيد، تداعيات جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي الدولي وقطاع النقل الجوي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مجلد 15، العدد الثاني، الجزائر،2022.

3)- الاتفاقيات الدولية:

1- اتفاقية طوكيو لمنع الجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات 1944.

2- اتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الإستيلاء الغير مشروع على الطائرات.

3- اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني.

4- القرار الصادر عن الجمعية العمومية المتعلق بعلاقة منظمة الطيران المدني بمنظمة الممم المتحدة.

5- دستور منظمة الصحة العالمية

6- إتفاقية باريس الموقعة والصادرة بتاريخ 13 أكتوبر 1919، المتعلقة بنشأة المنظمة الدولية للطيران المدني.

7- اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالمنظمة الدولية للطيران المدني.

8- اتفاقية شيكاغو 1944

9- اتفاقية شيكاغو

10-الملحق التاسع الخاص بالتسهيلات.

11-الملحق السابع عشرلإتفاقية شيكاغو المتعلق بالأمن، حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع

4)-التقارير:

1-القرار رقم 9958 الصادر عن الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للطيران المدني2010

2-تقرير الإيكاو بشأن الملاحة الجوية لعام2016.

3-القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني، الدورة الأربعون،2019.

4-تقرير عن مشروع السياسة الإفريقية للطيران المدني.

6)-المواقع الإلكترونية:

.1-https://www.moqatel.com

.2-https://ara.ency.com

.3-https://ar. M.wikipidia-org.com

.3-https://shabiba.com

.4-https://www.icao-int.com

.5-https://www.soutalomma.com

.6-https://www.un-org

.7-https://elarning.univ-biskra.dz

.8-https://log.cluster.org-ar.com

.9-https://www.aljazeera.net

.10-https://asjptcenise.dz

الفهرس

الفهرس:

شكر
الإهداء
مقدمة 1

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدور المنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية

المبحث الأول: مفهوم المنظمة الدولية للطيران المدني 7
المطلب الأول : الخلفية التاريخية لنشأة المنظمة الدولية للطيران المدني..... 7
الفرع الأول: ظروف نشأة المنظمة..... 7
أولا: أثر التقدم الفني للطيران على نشأت المنظمة 7
ثانيا: مؤتمر فرساي للسلام وعلاقته بنشأة المنظمة..... 8
ثالثا: دور مؤتمر شيكاغو في إنشاء المنظمة..... 9
رابعا: نشأة المنظمة..... 9
الفرع الثاني: أهم الاتفاقيات الدولية التي أنشأت بموجبها المنظمة الدولية للطيران المدني..... 9
أولا: اتفاقية باريس 1919 10
ثانيا: اتفاقية وارسو 11
ثالثا: اتفاقية شيكاغو 12
الفرع الثالث: العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني..... 15
أولا: اكتساب العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني..... 16
ثانيا: أهمك المتغيرات التي تطرأ على العضوية في المنظمة الدولية للطيران المدني 16
المطلب الثاني : تأثير الطبيعة القانونية للمنظمة على دورها حماية الملاحة الجوية..... 16
الفرع الأول: اعتبار المنظمة الدولية للطيران المدني منظمة دولية متخصصة 16
الفرع الثاني: أثر الشخصية القانونية الدولية للمنظمة في حماية الملاحة الجوية..... 18
أولا: تمتع المنظمة الدولية للطيران المدني بالشخصية القانونية..... 18

ثانيا: نتائج تمتع المنظمة الدولية للطيران المدني بالشخصية القانونية..... 18
المطلب الثالث: دور أهداف المنظمة في حماية الملاحة الجوية..... 19
الفرع الأول: مفهوم أهداف المنظمة..... 19
الفرع الثاني: علاقة الأهداف بحماية الملاحة الجوية..... 20
أولا: إعداد قواعد وتوصيات دولية..... 20
ثانيا: إصدار تقارير حول الملاحة الجوية..... 20
المبحث الثاني : دور أجهزة المنظمة في حماية الملاحة الجوية 21
المطلب الأول : دور الأجهزة الرئيسية للمنظمة الدولية للطيران المدني في حماية الملاحة الجوية..... 21
الفرع الأول: الجمعية العامة..... 21
أولا: التصويت في الجمعية..... 22
ثانيا: سلطات الجمعية العامة..... 22
الفرع الثاني: المجلس..... 23
أولا: التصويت في المجلس..... 23
ثانيا: دور المجلس في حماية الملاحة الجوية..... 24
المطلب الثاني: الأجهزة الفرعية في المنظمة الدولية للطيران المدني..... 25
الفرع الأول: الأمانة العامة..... 26
أولا: المدير العام..... 26
ثانيا: موظفو الأمانة العامة..... 26
الفرع الثاني: لجنة الملاحة الجوية..... 26
ملخص الفصل الأول..... 28

الفصل الثاني: آليات عمل المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن حماية الملاحة الجوية

المبحث الأول: طريقة عمل المنظمة الدولية للطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية..... 31
المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية التي تشرف المنظمة على تطبيقها..... 32
الفرع الأول: اتفاقية طوكيو..... 32

أولا:التعريف بالاتفاقية 32
ثانيا: مضمون أحكام الاتفاقية بشأن حماية الملاحة الجوية..... 33
ثالثا: تقييم دور الاتفاقية في حماية الطيران المدني 33
الفرع الثاني: اتفاقية لاهاي..... 34
أولا:التعريف بالاتفاقية 34
ثانيا:التزامات الدول بشأن جريمة اختطاف الطائرة ضمن أحكام الاتفاقية 35
ثالثا: تقييم اتفاقية لاهاي..... 35
الفرع الثالث: اتفاقية مونتريال 1971 35
أولا:التعريف بالاتفاقية 36
الفرع الرابع: اتفاقية شيكاغو..... 36
المطلب الثاني: بعض النشاطات الأخرى للمنظمة في مجال الملاحة الجوية 37
الفرع الأول: التعاون مع الدول الأعضاء 38
الفرع الثاني: الإشراف على حركة الطيران وتأمين السلامة الجوية 38
الفرع الثالث: واقع عمل المنظمة الدولية للطيران المدني في مجال حماية الملاحة الجوية..... 39
أولا:حرص المنظمة على تنفيذ الالتزامات بشأن جريمة خطف الطائرات..... 39
ثانيا: واقع عمل مجلس المنظمة بشأن مكافحة جريمة خطف الطائرات 40
المطلب الثالث: دور المنظمة الدولية للطيران المدني في ظل المتغيرات الدولية والتحديات التي تواجهها 41
الفرع الأول: دور المنظمة الدولية للطيران المدني في ظل المتغيرات الدولية 41
أولا: دور المنظمة أمام تداعيات جائحة كورونا 41
ثانيا: دور المنظمة في حماية الطيران المدني من الهجمات السيبرانية الماسة بسلامة الطيران المدني... 42
ثالثا: دور منظمة الطيران المدني في التعامل مع الطائرات بدون طيار والآثار التي تصدر عنها بشأن سلامة الطيران المدني 42
رابعا: دور منظمة الطيران المدني في تحديد ارتفاقات الطيران الجوي وعلاقتها بالبيئة..... 42

خامسا: دور المنظمة الدولية للطيران المدني في الحد من ضجيج الطائرات 43
الفرع الثاني: التحديات التي تواجه المنظمة الدولية للطيران المدني 43
أولا: عدم اكتساب المنظمة الطابع الدولي 43
ثانيا: تأثير سياسة الدول الطرف في المنظمة على عملها 44
المبحث الثاني: علاقة المنظمة بغيرها من المنظمات الدولية في إطار حمايتها للملاحة الجوية..... 44
المطلب الأول: علاقتها مع المنظمات الدولية الخاصة 45
الفرع الأول: التعريف بالمنظمات الدولية المتخصصة..... 45
أولا: التقرير 46
ثانيا: الاقتراح 46
الفرع الثاني: مظاهر علاقة المنظمة ببعض المنظمات المتخصصة 46
أولا:علاقة المنظمة الدولية للطيران المدني بالاتحاد النقل الجوي 46
ثانيا:علاقة المنظمة بالهيئة العربية للطيران المدني 47
ثالثا: علاقة منظمة الطيران المدني الدولي بمنظمة التجارة العالمية..... 48
المطلب الثاني: علاقة منظمة الطيران المدني مع منظمة الأمم المتحدة 49
الفرع الأول: مشروع الاتفاق بين منظمة الطيران المدني ومنظمة الأمم المتحدة..... 49
الفرع الثاني: اعتبار منظمة الطيران المدني إحدى الوكالات المتخصصة لدى الأمم المتحدة 49
ملخص للفصل الثاني..... 50
خاتمة 53
قائمة المصادر والمراجع 57
الفهرس 62