



اللجنة القانونية – الدورة السادسة والثلاثون

(مونتريال، ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣)

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية

تعريف الطائرات الحكومية/المدنية وآثار ذلك على الطيران

(وثيقة مقدمة من بولندا وبلغاريا وجمهورية التشيك وقبرص واليونان ولبنان ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وهنغاريا)

١ - المشكلات والصعوبات المقترنة بتطبيق القسم (أ) والقسم (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو

١-١ تم تحديد المشكلات والصعوبات المقترنة بتطبيق القسم (أ) والقسم (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو في عام ١٩٩٣ في دراسة الأمانة العامة للإيكاو بشأن الطائرات المدنية/الحكومية، التي تناولت في البداية المواضيع الأساسية التالية:

(أ) النظام القانوني الواجب التطبيق؛

(ب) تغطية التأمين؛

(ج) تطبيق القوانين المدنية أو العسكرية؛

(د) الطائرات التي تستخدمها منظمات دولية وبموجب اتفاقية الصليب الأحمر.

وقد تناولت هذه الدراسة أيضاً عدداً من القضايا المفصلة إضافة إلى حالتين محددين.

٢-١ ويؤثر عدم وجود قواعد دولية واضحة ومقبولة عموماً في انتظام وسلامة عمليات الطيران على المستوى الدولي.

٣-١ ومع أن واضعي هذه الدراسة لا تساورهم شكوك إزاء المعايير الأساسية المنصوص عليها في المادة ٣ (ب) فيما يخص تحديد وضع الطائرات، فقد لاحظوا وجود صعوبات وأوجه غموض تتعلق بالتصنيف السليم للطائرات المستخدمة لأغراض غير عادية، لا سيما في الحالات التالية:

(أ) عندما لا تُستخدم الطائرات في مرافق تابعة للجيش أو الجمارك أو الشرطة، بل في مرافق حكومية أخرى؛

(ب) عندما تُستخدم لأغراض عسكرية طائرة تعد مدنية في الأحوال الأخرى ويعمل فيها طاقم مدني؛

- (ج) عندما تُستأجر طائرة، جزئياً أو كلياً، لنقل عاملين في الجيش أو الجمارك أو الشرطة و/أو بضائع تابعة لهذه الجهات، وتُستخدم جزئياً لنقل ركاب أو بضائع لقاء أجر؛
- (د) عندما تُستخدم طائرة لنقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر، ويمكن اعتبارها في الأحوال الأخرى طائرة حكومية (قد تكون مزودة بطاقم عسكري).

٤-١ وبعده أن تناولت هذه الدراسة المشكلات ذات الصلة بالموضوع، قدمت الوسائل الممكنة لمعالجة هذه المسألة:

- (أ) تعديل الاتفاقية؛
- (ب) اعتماد تفسير رسمي للإيكاو؛
- (ج) إمكانية إدخال تعديلات على ملاحق الاتفاقية وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجوّ وخدمات الحركة الجوية (PANS-RAC).

٥-١ وخلاصة القول هي أن الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة إذ تقرّ بوجود أوجه ارتباك في تطبيق المادة ٣ (ب)، تقترح اعتماد تفسير لهذه المادة ودراسة إمكانية تعديل الشكل النموذجي لخطة الإيكاو للطيران وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجوّ وخدمات الحركة الجوية (PANS-RAC) وبعض الملاحق.

وقد أحاط مجلس الإيكاو علماً بالدراسة التي أجرتها الأمانة العامة وكلف أمين اللجنة بإحالة هذه الدراسة إلى الدول المتعاقدة والمنظمات المعنية لإبداء تعليقاتها، إن وجدت، وعرض المسألة على اللجنة القانونية، ولكن دون أن يطلب إدراجها في خطة عمل اللجنة القانونية.

٦-١ وتجدر الإشارة إلى أن أعمالاً أخرى للإيكاو تناولت خلال العقد الأخير مسائل محددة وتطرقّت عرضاً إلى مسألة تعريف مفهوم الطائرات المدنية/الحكومية والرحلات المدنية/الحكومية غير أنها لم تحاول اقتراح حلول للمشكلات المتعلقة بالتمييز بين الطائرات المدنية/الحكومية والرحلات المدنية/الحكومية. وتتضمن الوثيقة Doc 4444-ATM/501، (الطبعة الخامسة عشرة لعام ٢٠٠٧) معلومات عن المؤشرات الملائمة في مجال الطيران بما في ذلك مؤشر HEAD (للدلالة على رحلة جوية على متنها رئيس دولة) ومفهوم STATE (للدلالة على رحلة جوية تشارك في خدمات ذات صلة بالجيش أو الجمارك أو الشرطة). ومع ذلك، فإن القواعد الخاصة بتحديد وضع الطائرات المستخدمة في رحلات جوية لأغراض غير عادية لا تزال غير واضحة بما فيه الكفاية.

٧-١ وفي عام ٢٠١٢، نظر المجلس أيضاً في تعريف مفهوم الطائرات الحكومية والرحلات الحكومية استناداً إلى الدراسة التي قدمها أمين لجنة النقل الجوي. واقتصرت هذه الدراسة على تناول "الشواغل المتعلقة باسترداد التكاليف"، غير أنها أيدت رأياً عاماً مفاده أنه لا يوجد في الوقت الراهن ما يدعو إلى دراسة هذه التعاريف بمزيد من التفصيل.

٨-١ وتجدر الإشارة إلى أن الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة في عام ١٩٩٣ وتلتها أعمال أخرى ووثائق عرضية أصدرتها الإيكاو قد زوّدت بالفعل الدول المتعاقدة بإرشادات أساسية قيمة بشأن الحلول الممكنة للمشكلات القانونية (والعملية) المرتبطة بعملية التمييز بين الطائرات المدنية والطائرات الحكومية وبوجه خاص بين الرحلات المدنية والرحلات الحكومية. ومع ذلك، يبدو أن بعض الأسئلة لا تزال بلا أجوبة.

٩-١ ولا يكتسي تعريف الطائرات المدنية/الحكومية أو الرحلات المدنية/الحكومية أهمية أساسية في إطار منظومة اتفاقية شيكاغو فحسب، بل إنه قد يتسم أيضاً ببعض الأهمية في سياق منظومة القانون الجنائي في مجال الطيران لاتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين (باستثناء اتفاقيات قانون الجو الخاص)، مقارنةً بنظم الطيران الحكومية التي تخضع

للتشريعات الوطنية.

١١-١ وانطلاقاً من أهداف الإيكاو ولا سيما المادة ٤٤ (ح) من اتفاقية شيكاغو بخصوص تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية، ينبغي الإشارة إلى أن هناك ثلاثة أهداف محددة تتعلق بالطائرات المدنية/الحكومية أو بالطابع غير العادي (المختلط) الذي قد تتسم به الطائرات أو الرحلات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية:

(أ) يرتبط الهدف الأول بتعريف الطائرات المدنية/الحكومية؛

(ب) يرتبط الهدف الثاني بوضع معايير أدق لتحديد الطابع المدني أو الحكومي أو المختلط للطائرات والرحلات المستخدمة لأغراض غير عادية؛

(ج) يرمي الهدف الثالث إلى ضمان اعتراف مجتمع الطيران الدولي بالقواعد ذات الصلة بالموضوع لتحديد وضع الطائرات المستخدمة في كل رحلة محددة أو مجموعة من الرحلات (الجهة المختصة باتخاذ هذا القرار، وكيفية بت المسألة وإبلاغ القرار إلى الجهات المعنية عندما لا تكون القواعد المتعلقة بتخطيط الرحلات كافية).

١٢-١ وهناك مجموعة أخرى من المشكلات المقترنة بتحديد القوانين المدنية/الحكومية (العسكرية) الواجبة التطبيق التي تحكم نظام الملاحة الجوية وقواعد الحركة الجوية ومراقبة الحركة الجوية والتشغيل الفني للطائرات والتحقيق في الحوادث والمسائل المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتأمين. وجدير بالذكر أن هناك اتجاهاً لدى الهيئات التشريعية الوطنية وبعض المنظمات الدولية (بما في ذلك حلف الناتو والاتحاد الأوروبي) نحو تطبيق لوائح الطيران المدني ومعايير السلامة عند استخدام الطائرات العسكرية لنقل الركاب غير العسكريين. ويمكن اعتماد نظام مماثل فيما يخص الرحلات التي تُستخدم لأغراض (حكومية ومدنية) مزدوجة.

٢- الاستنتاج

١-٢ من شأن حلّ جميع هذه المشكلات أن يتطلب إنجاز عمل كبير من أجل تحديث وإكمال الدراسات التي اضطلعت بها في هذا الشأن الأمانة العامة للإيكاو أو غيرها من هيئات الإيكاو بغية اعتماد وثائق ملائمة. وأشير في دراسات سابقة إلى إجراء بديل يتمثل في تعديل الاتفاقية واعتماد التفسير الرسمي للإيكاو وتعديل الملاحق وغيرها من وثائق الإيكاو. وقد يُنوخى أيضاً توسيع نطاق الصلاحيات التنظيمية لمجلس الإيكاو فيما يتعلق ببعض القضايا ذات الاهتمام المشترك (في المجالين المدني والعسكري). وانطلاقاً من مراعاة أهمية الأهداف الواردة أعلاه ومسؤولية الإيكاو عن تعزيز سلامة الطيران الدولي، قد تُبدي اللجنة القانونية اهتماماً بالإعراب عن رأيها بشأن سُبُل المضي قدماً.

٣- الإجراء المطلوب من اللجنة القانونية

١-٣ تُدعى اللجنة القانونية للإيكاو إلى الإعراب عن رأيها بشأن إمكانية تحقيق الأهداف المبينة أعلاه دون إدخال أي تعديلات على اتفاقية شيكاغو.

- انتهى -



اللجنة القانونية - الدورة السادسة والثلاثون

(مونتريال، ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣)

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية

تعريف الطائرات الحكومية/المدنية وآثار ذلك على الطيران

(وثيقة مقدمة من بولندا وبلغاريا وجمهورية التشيك وقبرص واليونان وليتوانيا ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وهنغاريا)

١ - المشكلات والصعوبات المقترنة بتطبيق القسم (أ) والقسم (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو

١-١ تم تحديد المشكلات والصعوبات المقترنة بتطبيق القسم (أ) والقسم (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو في عام ١٩٩٣ في دراسة الأمانة العامة للإيكاو بشأن الطائرات المدنية/الحكومية، التي تناولت في البداية المواضيع الأساسية التالية:

(أ) النظام القانوني الواجب التطبيق؛

(ب) تغطية التأمين؛

(ج) تطبيق القوانين المدنية أو العسكرية؛

(د) الطائرات التي تستخدمها منظمات دولية وبموجب اتفاقية الصليب الأحمر.

وقد تناولت هذه الدراسة أيضا عدداً من القضايا المفصلة إضافة إلى حالتين محددين.

٢-١ ويؤثر عدم وجود قواعد دولية واضحة ومقبولة عموماً في انتظام وسلامة عمليات الطيران على المستوى الدولي.

٣-١ ومع أن واضعي هذه الدراسة لا تساورهم شكوك إزاء المعايير الأساسية المنصوص عليها في المادة ٣ (ب) فيما يخص تحديد وضع الطائرات، فقد لاحظوا وجود صعوبات وأوجه غموض تتعلق بالتصنيف السليم للطائرات المستخدمة لأغراض غير عادية، لا سيما في الحالات التالية:

(أ) عندما لا تُستخدم الطائرات في مرافق تابعة للجيش أو الجمارك أو الشرطة، بل في مرافق حكومية أخرى؛

(ب) عندما تُستخدم لأغراض عسكرية طائرة تعد مدنية في الأحوال الأخرى ويعمل فيها طاقم مدني؛

- (ج) عندما تُستأجر طائرة، جزئياً أو كلياً، لنقل عاملين في الجيش أو الجمارك أو الشرطة و/أو بضائع تابعة لهذه الجهات، وتُستخدم جزئياً لنقل ركاب أو بضائع لقاء أجر؛
- (د) عندما تُستخدم طائرة لنقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر، ويمكن اعتبارها في الأحوال الأخرى طائرة حكومية (قد تكون مزودة بطاقم عسكري).

٤-١ وبعده أن تناولت هذه الدراسة المشكلات ذات الصلة بالموضوع، قدمت الوسائل الممكنة لمعالجة هذه المسألة:

- (أ) تعديل الاتفاقية؛
- (ب) اعتماد تفسير رسمي للإيكاو؛
- (ج) إمكانية إدخال تعديلات على ملاحق الاتفاقية وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجوّ وخدمات الحركة الجوية (PANS-RAC).

٥-١ وخلاصة القول هي أن الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة إذ تقرّ بوجود أوجه ارتباك في تطبيق المادة ٣ (ب)، تقترح اعتماد تفسير لهذه المادة ودراسة إمكانية تعديل الشكل النموذجي لخطة الإيكاو للطيران وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجوّ وخدمات الحركة الجوية (PANS-RAC) وبعض الملاحق.

وقد أحاط مجلس الإيكاو علماً بالدراسة التي أجرتها الأمانة العامة وكلف أمين اللجنة بإحالة هذه الدراسة إلى الدول المتعاقدة والمنظمات المعنية لإبداء تعليقاتها، إن وجدت، وعرض المسألة على اللجنة القانونية، ولكن دون أن يطلب إدراجها في خطة عمل اللجنة القانونية.

٦-١ وتجدر الإشارة إلى أن أعمالاً أخرى للإيكاو تناولت خلال العقد الأخير مسائل محددة وتطرق عرضاً إلى مسألة تعريف مفهوم الطائرات المدنية/الحكومية والرحلات المدنية/الحكومية غير أنها لم تحاول اقتراح حلول للمشكلات المتعلقة بالتمييز بين الطائرات المدنية/الحكومية والرحلات المدنية/الحكومية. وتتضمن الوثيقة Doc 4444-ATM/501، (الطبعة الخامسة عشرة لعام ٢٠٠٧) معلومات عن المؤشرات الملائمة في مجال الطيران بما في ذلك مؤشر HEAD (للدلالة على رحلة جوية على متنها رئيس دولة) ومفهوم STATE (للدلالة على رحلة جوية تشارك في خدمات ذات صلة بالجيش أو الجمارك أو الشرطة). ومع ذلك، فإن القواعد الخاصة بتحديد وضع الطائرات المستخدمة في رحلات جوية لأغراض غير عادية لا تزال غير واضحة بما فيه الكفاية.

٧-١ وفي عام ٢٠١٢، نظر المجلس أيضاً في تعريف مفهوم الطائرات الحكومية والرحلات الحكومية استناداً إلى الدراسة التي قدمها أمين لجنة النقل الجوي. واقتصرت هذه الدراسة على تناول "الشواغل المتعلقة باسترداد التكاليف"، غير أنها أيدت رأياً عاماً مفاده أنه لا يوجد في الوقت الراهن ما يدعو إلى دراسة هذه التعاريف بمزيد من التفصيل.

٨-١ وتجدر الإشارة إلى أن الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة في عام ١٩٩٣ وتلتها أعمال أخرى ووثائق عرضية أصدرتها الإيكاو قد زوّدت بالفعل الدول المتعاقدة بإرشادات أساسية قيمة بشأن الحلول الممكنة للمشكلات القانونية (والعملية) المرتبطة بعملية التمييز بين الطائرات المدنية والطائرات الحكومية وبوجه خاص بين الرحلات المدنية والرحلات الحكومية. ومع ذلك، يبدو أن بعض الأسئلة لا تزال بلا أجوبة.

٩-١ ولا يكتسي تعريف الطائرات المدنية/الحكومية أو الرحلات المدنية/الحكومية أهمية أساسية في إطار منظومة اتفاقية شيكاغو فحسب، بل إنه قد يتسم أيضاً ببعض الأهمية في سياق منظومة القانون الجنائي في مجال الطيران لاتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين (باستثناء اتفاقيات قانون الجو الخاص)، مقارنةً بنظم الطيران الحكومية التي تخضع

للتشريعات الوطنية.

١١-١ وانطلاقاً من أهداف الإيكاو ولا سيما المادة ٤٤ (ح) من اتفاقية شيكاغو بخصوص تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية، ينبغي الإشارة إلى أن هناك ثلاثة أهداف محددة تتعلق بالطائرات المدنية/الحكومية أو بالطابع غير العادي (المختلط) الذي قد تتسم به الطائرات أو الرحلات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية:

(أ) يرتبط الهدف الأول بتعريف الطائرات المدنية/الحكومية؛

(ب) يرتبط الهدف الثاني بوضع معايير أدق لتحديد الطابع المدني أو الحكومي أو المختلط للطائرات والرحلات المستخدمة لأغراض غير عادية؛

(ج) يرمي الهدف الثالث إلى ضمان اعتراف مجتمع الطيران الدولي بالقواعد ذات الصلة بالموضوع لتحديد وضع الطائرات المستخدمة في كل رحلة محددة أو مجموعة من الرحلات (الجهة المختصة باتخاذ هذا القرار، وكيفية بت المسألة وإبلاغ القرار إلى الجهات المعنية عندما لا تكون القواعد المتعلقة بتخطيط الرحلات كافية).

١٢-١ وهناك مجموعة أخرى من المشكلات المقترنة بتحديد القوانين المدنية/الحكومية (العسكرية) الواجبة التطبيق التي تحكم نظام الملاحة الجوية وقواعد الحركة الجوية ومراقبة الحركة الجوية والتشغيل الفني للطائرات والتحقيق في الحوادث والمسائل المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتأمين. وجدير بالذكر أن هناك اتجاهاً لدى الهيئات التشريعية الوطنية وبعض المنظمات الدولية (بما في ذلك حلف الناتو والاتحاد الأوروبي) نحو تطبيق لوائح الطيران المدني ومعايير السلامة عند استخدام الطائرات العسكرية لنقل الركاب غير العسكريين. ويمكن اعتماد نظام مماثل فيما يخص الرحلات التي تُستخدم لأغراض (حكومية ومدنية) مزدوجة.

٢- الاستنتاج

١-٢ من شأن حلّ جميع هذه المشكلات أن يتطلب إنجاز عمل كبير من أجل تحديث وإكمال الدراسات التي اضطلعت بها في هذا الشأن الأمانة العامة للإيكاو أو غيرها من هيئات الإيكاو بغية اعتماد وثائق ملائمة. وأشير في دراسات سابقة إلى إجراء بديل يتمثل في تعديل الاتفاقية واعتماد التفسير الرسمي للإيكاو وتعديل الملاحق وغيرها من وثائق الإيكاو. وقد يُنوخى أيضاً توسيع نطاق الصلاحيات التنظيمية لمجلس الإيكاو فيما يتعلق ببعض القضايا ذات الاهتمام المشترك (في المجالين المدني والعسكري). وانطلاقاً من مراعاة أهمية الأهداف الواردة أعلاه ومسؤولية الإيكاو عن تعزيز سلامة الطيران الدولي، قد تُبدي اللجنة القانونية اهتماماً بالإعراب عن رأيها بشأن سُبُل المضي قدماً.

٣- الإجراء المطلوب من اللجنة القانونية

١-٣ تُدعى اللجنة القانونية للإيكاو إلى الإعراب عن رأيها بشأن إمكانية تحقيق الأهداف المبينة أعلاه دون إدخال أي تعديلات على اتفاقية شيكاغو.

- انتهى -



اللجنة القانونية – الدورة السادسة والثلاثون

(مونتريال، ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣)

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية

تعريف الطائرات الحكومية/المدنية وآثار ذلك على الطيران

(وثيقة مقدمة من بولندا وبلغاريا وجمهورية التشيك وقبرص واليونان وليتوانيا ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وهنغاريا)

١- المشكلات والصعوبات المقترنة بتطبيق القسم (أ) والقسم (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو

١-١ تم تحديد المشكلات والصعوبات المقترنة بتطبيق القسم (أ) والقسم (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو في عام ١٩٩٣ في دراسة الأمانة العامة للإيكاو بشأن الطائرات المدنية/الحكومية، التي تناولت في البداية المواضيع الأساسية التالية:

(أ) النظام القانوني الواجب التطبيق؛

(ب) تغطية التأمين؛

(ج) تطبيق القوانين المدنية أو العسكرية؛

(د) الطائرات التي تستخدمها منظمات دولية وبموجب اتفاقية الصليب الأحمر.

وقد تناولت هذه الدراسة أيضا عدداً من القضايا المفصلة إضافة إلى حالتين محددتين.

٢-١ ويؤثر عدم وجود قواعد دولية واضحة ومقبولة عموماً في انتظام وسلامة عمليات الطيران على المستوى الدولي.

٣-١ ومع أن واضعي هذه الدراسة لا تساورهم شكوك إزاء المعايير الأساسية المنصوص عليها في المادة ٣ (ب) فيما يخص تحديد وضع الطائرات، فقد لاحظوا وجود صعوبات وأوجه غموض تتعلق بالتصنيف السليم للطائرات المستخدمة لأغراض غير عادية، لا سيما في الحالات التالية:

(أ) عندما لا تُستخدم الطائرات في مرافق تابعة للجيش أو الجمارك أو الشرطة، بل في مرافق حكومية أخرى؛

(ب) عندما تُستخدم لأغراض عسكرية طائرة تعد مدنية في الأحوال الأخرى ويعمل فيها طاقم مدني؛

- (ج) عندما تُستأجر طائرة، جزئياً أو كلياً، لنقل عاملين في الجيش أو الجمارك أو الشرطة و/أو بضائع تابعة لهذه الجهات، وتُستخدم جزئياً لنقل ركاب أو بضائع لقاء أجر؛
- (د) عندما تُستخدم طائرة لنقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر، ويمكن اعتبارها في الأحوال الأخرى طائرة حكومية (قد تكون مزودة بطاقم عسكري).

٤-١ وبعد أن تناولت هذه الدراسة المشكلات ذات الصلة بالموضوع، قدمت الوسائل الممكنة لمعالجة هذه المسألة:

- (أ) تعديل الاتفاقية؛
- (ب) اعتماد تفسير رسمي للإيكاو؛
- (ج) إمكانية إدخال تعديلات على ملاحق الاتفاقية وعلى وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجوّ وخدمات الحركة الجوية (PANS-RAC).

٥-١ وخلاصة القول هي أن الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة إذ تقرّ بوجود أوجه ارتباك في تطبيق المادة ٣ (ب)، تقترح اعتماد تفسير لهذه المادة ودراسة إمكانية تعديل الشكل النموذجي لخطة الإيكاو للطيران وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجوّ وخدمات الحركة الجوية (PANS-RAC) وبعض الملاحق.

وقد أحاط مجلس الإيكاو علماً بالدراسة التي أجرتها الأمانة العامة وكلف أمين اللجنة بإحالة هذه الدراسة إلى الدول المتعاقدة والمنظمات المعنية لإبداء تعليقاتها، إن وجدت، وعرض المسألة على اللجنة القانونية، ولكن دون أن يطلب إدراجها في خطة عمل اللجنة القانونية.

٦-١ وتجدر الإشارة إلى أن أعمالاً أخرى للإيكاو تناولت خلال العقد الأخير مسائل محددة وتطرقت عرضاً إلى مسألة تعريف مفهوم الطائرات المدنية/الحكومية والرحلات المدنية/الحكومية غير أنها لم تحاول اقتراح حلول للمشكلات المتعلقة بالتمييز بين الطائرات المدنية/الحكومية والرحلات المدنية/الحكومية. وتتضمن الوثيقة Doc 4444-ATM/501، (الطبعة الخامسة عشرة لعام ٢٠٠٧) معلومات عن المؤشرات الملائمة في مجال الطيران بما في ذلك مؤشر HEAD (للدلالة على رحلة جوية على متنها رئيس دولة) ومفهوم STATE (للدلالة على رحلة جوية تشارك في خدمات ذات صلة بالجيش أو الجمارك أو الشرطة). ومع ذلك، فإن القواعد الخاصة بتحديد وضع الطائرات المستخدمة في رحلات جوية لأغراض غير عادية لا تزال غير واضحة بما فيه الكفاية.

٧-١ وفي عام ٢٠١٢، نظر المجلس أيضاً في تعريف مفهوم الطائرات الحكومية والرحلات الحكومية استناداً إلى الدراسة التي قدمها أمين لجنة النقل الجوي. واقتصرت هذه الدراسة على تناول "الشواغل المتعلقة باسترداد التكاليف"، غير أنها أبدت رأياً عاماً مفاده أنه لا يوجد في الوقت الراهن ما يدعو إلى دراسة هذه التعاريف بمزيد من التفصيل.

٨-١ وتجدر الإشارة إلى أن الدراسة التي أجرتها الأمانة العامة في عام ١٩٩٣ وتلتها أعمال أخرى ووثائق عرضية أصدرتها الإيكاو قد زوّدت بالفعل الدول المتعاقدة بإرشادات أساسية قيمة بشأن الحلول الممكنة للمشكلات القانونية (والعملية) المرتبطة بعملية التمييز بين الطائرات المدنية والطائرات الحكومية وبوجه خاص بين الرحلات المدنية والرحلات الحكومية. ومع ذلك، يبدو أن بعض الأسئلة لا تزال بلا أجوبة.

٩-١ ولا يكتسي تعريف الطائرات المدنية/الحكومية أو الرحلات المدنية/الحكومية أهمية أساسية في إطار منظومة اتفاقية شيكاغو فحسب، بل إنه قد يتسم أيضاً ببعض الأهمية في سياق منظومة القانون الجنائي في مجال الطيران لاتفاقيات

طوكيو ولاهاي ومونتريال وبيجين (باستثناء اتفاقيات قانون الجو الخاص)، مقارنةً بنظم الطيران الحكومية التي تخضع للتشريعات الوطنية.

١١-١ وانطلاقاً من أهداف الإيكاو ولا سيما المادة ٤٤ (ح) من اتفاقية شيكاغو بخصوص تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية، ينبغي الإشارة إلى أن هناك ثلاثة أهداف محددة تتعلق بالطائرات المدنية/الحكومية أو بالطابع غير العادي (المختلط) الذي قد تتسم به الطائرات أو الرحلات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية:

(أ) يرتبط الهدف الأول بتعريف الطائرات المدنية/الحكومية؛

(ب) يرتبط الهدف الثاني بوضع معايير أدق لتحديد الطابع المدني أو الحكومي أو المختلط للطائرات والرحلات المستخدمة لأغراض غير عادية؛

(ج) يرمي الهدف الثالث إلى ضمان اعتراف مجتمع الطيران الدولي بالقواعد ذات الصلة بالموضوع لتحديد وضع الطائرات المستخدمة في كل رحلة محددة أو مجموعة من الرحلات (الجهة المختصة باتخاذ هذا القرار، وكيفية بت المسألة وإبلاغ القرار إلى الجهات المعنية عندما لا تكون القواعد المتعلقة بتخطيط الرحلات كافية).

١٢-١ وهناك مجموعة أخرى من المشكلات المقترنة بتحديد القوانين المدنية/الحكومية (العسكرية) الواجبة التطبيق التي تحكم نظام الملاحة الجوية وقواعد الحركة الجوية ومراقبة الحركة الجوية والتشغيل الفني للطائرات والتحقيق في الحوادث والمسائل المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتأمين. وجدير بالذكر أن هناك اتجاهًا لدى الهيئات التشريعية الوطنية وبعض المنظمات الدولية (بما في ذلك حلف الناتو والاتحاد الأوروبي) نحو تطبيق لوائح الطيران المدني ومعايير السلامة عند استخدام الطائرات العسكرية لنقل الركاب غير العسكريين. ويمكن اعتماد نظام مماثل فيما يخص الرحلات التي تُستخدم لأغراض (حكومية ومدنية) مزدوجة.

٢ - الاستنتاج

١-٢ من شأن حلّ جميع هذه المشكلات أن يتطلب إنجاز عمل كبير من أجل تحديث وإكمال الدراسات التي اضطلعت بها في هذا الشأن الأمانة العامة للإيكاو أو غيرها من هيئات الإيكاو بغية اعتماد وثائق ملائمة. وأشير في دراسات سابقة إلى إجراء بديل يتمثل في تعديل الاتفاقية واعتماد التفسير الرسمي للإيكاو وتعديل الملاحق وغيرها من وثائق الإيكاو. وقد يُنوخى أيضاً توسيع نطاق الصلاحيات التنظيمية لمجلس الإيكاو فيما يتعلق ببعض القضايا ذات الاهتمام المشترك (في المجالين المدني والعسكري). وانطلاقاً من مراعاة أهمية الأهداف الواردة أعلاه ومسؤولية الإيكاو عن تعزيز سلامة الطيران الدولي، قد تُبدي اللجنة القانونية اهتماماً بالإعراب عن رأيها بشأن سُبُل المضي قدماً.

٣ - الإجراء المطلوب من اللجنة القانونية

١-٣ تُدعى اللجنة القانونية للإيكاو إلى الإعراب عن رأيها بشأن إمكانية تحقيق الأهداف المبينة أعلاه دون إدخال أي تعديلات على اتفاقية شيكاغو.