



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ من جدول الأعمال: اقتراح تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية

اقتراح تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي  
بغرض زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية

(ورقة مقّمة من مجلس الإيكاو)

### الموجز التنفيذي

نظر المجلس خلال جلسته التاسعة من الدورة ٢٠٦ في ٢٠/١١/٢٠١٥ في اقتراح مُقدّم من دولة بوليفيا المتعددة القوميات وبوركينا فاسو والكاميرون وشيلي والجمهورية الدومينيكية ومصر والهند وكينيا وليبيا ونيكاراغوا ونيجيريا والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية فنزويلا البوليفارية (المقدّمين بصفة مشتركة) بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية التابعة للإيكاو من ١٩ مقعداً إلى ٢٣ مقعداً (C-WP/14348). وكان المجلس قد وافق من حيث المبدأ على أنه ينبغي زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية. وقرر المجلس في الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ٢٠٧ في ١١/٠٣/٢٠١٦ أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً.

**الإجراء:** يُرجى من الجمعية العمومية أن تنتظر في هذا الاقتراح ومعه تعليقات وتوصيات المجلس في هذا الشأن، وأن تقر مشروع القرارين اللذين يتضمنان تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية إلى ٢١ عضواً (المرفق هـ) وأن يحث الدول المتعاقدة على التصديق على هذا التعديل بحيث يدخل حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن (المرفق و).

الأهداف الاستراتيجية:  
ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية فضلاً عن استراتيجيات دعم التنفيذ الخاصة بدعم البرامج - الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية وبالتنظيم والإدارة - الهيئات الرئاسية - التنظيم وإدارة الخدمات والدعم الإداري المُقدّم إلى لجنة الملاحة الجوية.

الآثار المالية:  
ستُنقّق بعض الموارد الإضافية لتوفير الخدمات إلى الأعضاء الجدد في لجنة الملاحة الجوية.

المراجع:  
ورقة العمل C-WP/14348  
محضر القرارات C-DEC 206/9  
محضر القرارات C-DEC 207/13  
الوثيقة Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي  
الوثيقة Doc 7600، النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي  
الوثيقة Doc 10022، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٣)

## ١- المعلومات الأساسية

١-١ في الجلسة التاسعة من الدورة ٢٠٦ للمجلس، قدّم عدد من الدول بصورة مشتركة ورقة العمل C-WP/14348 بعنوان "اقتراح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢٣ عضواً عن طريق تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو"، وكما ورد في موجز قرارات المجلس (C-DEC 206/9)، وافق المجلس "من حيث المبدأ على زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء في الإيكاو وضرورة الاستفادة من المعارف والخبرات التي تأتي من خلال مهاراتٍ ومعارف تشغيلية متنوعة".

٢-١ وفي ورقة العمل C-WP/14348، لخصت الدول المشاركة في تقديم الوثيقة مسوغاتها لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية على النحو التالي: "منذ دخول اتفاقية الطيران المدني الدولي حيز النفاذ في ١٩٤٧/٤/٤، تمت زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية في مناسبتين، علماً بأن المناسبة الثانية كانت منذ ٢٦ عاماً في شهر أكتوبر ١٩٨٩ حين بلغ عدد الدول الأعضاء في الإيكاو ١٦٠ دولة. ومنذ ذلك التاريخ، طرأت تغييرات كبيرة على حجم النقل الجوي الدولي وهيكلته وأهميته بالنسبة للاقتصادات الوطنية. ونتيجة لذلك، تزايد عدد الدول التي أصبحت أكثر من أي وقت مضى على استعداد للمشاركة في دراسة القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية من أجل الحفاظ على سلامة وكفاءة الطيران المدني الدولي. ومن المستحسن أن تعمل المنظمة على إشراك جهات فاعلة جديدة لديها "المؤهلات والخبرات الملائمة في علوم الطيران وممارساته العملية"، للتوصل إلى التوافق في الآراء على نطاق واسع بشأن مسائل الملاحة الجوية. ونظراً إلى أن عدد الدول الأعضاء في الإيكاو يبلغ اليوم ١٩١ دولة، ولضمان المشاركة المناسبة من جانب الخبراء من ذوي الخبرة من مختلف قطاعات الطيران، يُعرض في هذه الوثيقة اقتراح مفاده أنه من المستصوب والمفيد زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢٣ عضواً. وبالإضافة إلى ذلك، وبالنظر إلى أن أعضاء لجنة الملاحة الجوية لا يمثلون أي مصالح لأي دولة أو منطقة بعينها بل يعملون لصالح مجتمع الطيران المدني الدولي برُمته، وُرد في ورقة العمل C-WP/14348 أن إتاحة الفرصة للدول النامية للمشاركة في أعمال لجنة الملاحة الجوية ستوفّر فهماً أفضل للقدرات التكنولوجية والتحديات التي تواجهها مناطقها المختلفة والتي قد تعوق التنفيذ الكامل للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وبالإضافة إلى ذلك، فإن زيادة عدد الدول في لجنة الملاحة الجوية سيمكّنها من معرفة التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية لأعمال لجنة الملاحة الجوية بشكل أفضل فضلاً عن التحديات التي تواجهها فيما يخص التنفيذ في الأقاليم البعيدة. وقُدّمت حجة أخرى مفادها أنه مع زيادة عدد المنظمات الدولية التي تُدعى للمشاركة في أعمال لجنة الملاحة الجوية للقيام بأعمال شاملة وعالية الجودة، ينبغي أيضاً للدول الأعضاء أن تُتاح لها الفرصة للمساهمة في نوعية أعمال لجنة الملاحة الجوية. وترد في المرفق (أ) طياً مقتطفات من ورقة العمل C-WP/14348 التي تتضمن كامل المسوغات التي قدمتها الأطراف المشتركة في تقديمها لزيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية.

٣-١ وكان قد حضر مؤتمر شيكاغو في عام ١٩٤٤ ممثلون عن ٥٢ دولة، ووقعت ٣٨ دولة على اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) التي أنشأت منظمة الطيران المدني الدولي، ونحدّدت عضوية لجنة الملاحة الجوية بأثني عشر عضواً. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في ١٩٤٧/٤/٤ وتضمّنت عضوية الإيكاو آنذاك ٢٦ دولة عضواً؛ وفي عام ٢٠١٦ بلغ عدد الدول الأعضاء في المنظمة ١٩١ دولة عضواً. وقد عُيّن أول الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية في ١٩٤٩/٢/١ عندما قام المجلس بتعيين تسعة مرشحين رشحتهم الدول المتعاقدة في ذلك الوقت. ووصلت اللجنة إلى عضويتها الكاملة المتمثلة في اثني عشر عضواً في نوفمبر ١٩٥٦. وبعد ذلك، ارتفع عدد أعضاء اللجنة من اثني عشر عضواً إلى تسعة عشر عضواً عن طريق تعديلين متتاليين على المادة ٥٦ من الاتفاقية في عامي ١٩٧١ و ١٩٨٩. ودخل التعديل الأول، الذي اعتمده الجمعية العمومية خلال دورتها الثامنة عشرة في ١٩٧١/٧/٥، حيز النفاذ في ١٩٧٤/١٢/١٩. أما التعديل الثاني، الذي اعتمده الجمعية العمومية خلال دورتها السابعة والعشرين في ١٩٨٩/١٠/٦، فقد دخل حيز النفاذ في ٢٠٠٥/٤/١٨. ويتضمن المرفق (ب) بعض المعلومات الأساسية عن خلفية هذه التعديلات.

## ٢- الشروط الإجرائية المرتبطة بتعديلات اتفاقية الطيران المدني الدولي

- ١-٢ تتم التعديلات بموجب المادة ٩٤ من الاتفاقية والمادة ١٠ (د) من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية وقرار الجمعية العمومية ٣-٤.
- ٢-٢ ووفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣-٤، يكون التعديل على الاتفاقية ملائماً إذا استوفى أيّاً من الشرطين التاليين:
- (أ) عندما تثبت ضرورته من واقع الخبرة؛
- (ب) عندما يثبت أنه مرغوب فيه أو مفيد.
- ٣-٢ ومن الناحية الإجرائية، ينص ذلك القرار على ما يلي: "إن أي دولة متعاقدة ترغب في اقتراح تعديل للاتفاقية، يجب أن تقدم اقتراحها كتابياً إلى المجلس قبل تاريخ افتتاح الجمعية العمومية الذي سيعرض عليها ذلك التعديل بستة أشهر على الأقل. ويقوم المجلس بالنظر في مثل هذا الاقتراح، ويرسله إلى الدول المتعاقدة مصحوباً بتعليقاته أو بأي توصيات بشأنه، وذلك قبل ثلاثة أشهر على الأقل من تاريخ افتتاح الجمعية العمومية". وفي هذه الحالة قدّمت الدول المشتركة في هذه الوثيقة ورقة العمل C-WP/14348 بصفة رسمية.
- ٤-٢ وبالمثل، فإن المادة ١٠ (د) من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية تنص على ما يلي: "أن ترسل إلى الدول المتعاقدة الاقتراحات المتعلقة بتعديل الاتفاقية، مشفوعة بأي تعليقات أو توصيات من المجلس بشأنها، بحيث تصلها قبل موعد افتتاح الدورة بما لا يقل عن تسعين يوماً".
- ٥-٢ ووفقاً للمادة ٩٤ (أ) من اتفاقية شيكاغو، "تتم الموافقة على أي تعديل بأغلبية ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية ويصبح نافذاً، بالنسبة للدول التي صدقت عليه، بعد أن يصدّق عليه عدد من الدول المتعاقدة تحدده الجمعية العمومية ولا يقل العدد المحدد على هذا النحو عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة". وطبقاً للمادة ٥٣ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية، فإن ثلثي أصوات الجمعية العمومية اللازم وفقاً للمادة ٩٤ (أ) يُفهم منه أنه يمثل ثلثي العدد الكلي للدول المتعاقدة الممثلة في الجمعية العمومية والتي يحق لها التصويت عند إجرائه، ولغرض تحديد هذا المجموع، ثمة أمور يجب استبعادها، وهي مذكورة في الفقرات (أ) و (ب) و (ج) من تلك المادة. وحيث أن العدد الحالي للدول المتعاقدة في اتفاقية شيكاغو يبلغ ١٩١ دولة، فإن ثلثي العدد الكلي للدول المتعاقدة في اتفاقية شيكاغو اللازم لدخول التعديل حيز النفاذ هو ١٢٨ دولة.
- ٦-٢ ويرد في المرفق (أ) من كتاب المنظمة A 39/1 - 15/86 بعنوان "الدعوة للمشاركة في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، مونتريال، ٢٤/٩/٢٠١٦ إلى ٤/١٠/٢٠١٦"، الصادر في ١١/١٢/٢٠١٥، جدول الأعمال المؤقت للجمعية العمومية ويتضمن البند ١٣ "اقتراح تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية".

## ٣- مداولات المجلس وقراراته في الدورتين ٢٠٦ و ٢٠٧

- ١-٣ كما ورد أعلاه، نظر المجلس في ورقة العمل C-WP/14348 خلال جلسته التاسعة من الدورة ٢٠٦. وعرض أحد الممثلين المسوغات المقدمة للزيادة المقترحة في عضوية لجنة الملاحة الجوية، كما هو وارد في ورقة العمل C-WP/14348 (ويرد ملخص لها في الفقرة ١-٢ أعلاه). وبيّنت المداولات أن أغلبية الممثلين يؤيدون الزيادة المقترحة على أساس المسوغات الواردة في ورقة العمل C-WP/14348. وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي تكون لجنة الملاحة الجوية انعكاساً لأكبر عدد ممكن من أعضاء الإيكاو، وأنه من الضروري لدى تحديد أعضاء الإيكاو مراعاة التعقيدات الفنية والتشغيلية للطيران المدني في كل منطقة. وفي هذا الصدد، تم التذكير بأن الفقرة ٣ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٣ بعنوان "تشكيل لجنة الملاحة الجوية والاشتراك في أعمالها" تُوصي المجلس "بأن لا يعيّن أكثر من مرشح واحد من أي دولة عضو وأن يراعي بشكل كامل

أن الهدف المنشود هو تمثيل كل منطقة من مناطق العالم" وأن الفقرة ٤ من منطوقه تُوصي "المجلس بأن يتخذ خطوات لضمان وتشجيع مشاركة كل دولة عضو في أعمال اللجنة إلى أقصى حد ممكن". وأشار إلى أن احتياجات وظروف مختلف الدول والأقاليم متباينة فيما بينها، شأنها شأن التحديات التي تواجهها لدى تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وستؤدي زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية بالتالي إلى تحقيق توازن أفضل في عضويتها.

٢-٣ ولكن ذُكرت بعض الوفود بأن أعضاء اللجنة، على الرغم من أنه جرى تعيينهم من قبل دول متعاقدة محددة، فإنهم لا يمثلون مصالح أي دولة أو منطقة بوجه خاص بل يعملون لمصلحة مجتمع الطيران المدني الدولي بأسره. وأعرب أيضاً عن رأي مفاده أن لجنة الملاحة الجوية تشكل جزءاً من عملية متكاملة، يجري تطبيقها بصورة منهجية وتستند بصفة خاصة على استنتاجات فرق الخبراء التي ينتمي أعضاؤها إلى جميع مناطق العالم. وبالإضافة إلى ذلك، أُشير إلى أن الدول لديها أيضاً الفرصة للمشاركة في المسائل الفنية من خلال الإجراءات المرتبطة بالكتب التي توجهها المنظمة إلى الدول، كما قيل أن مجموعات التناوب الإقليمية تمثل وسيلة مجدية لتوسيع نطاق المشاركة من جانب مختلف الخبراء الفنيين في لجنة الملاحة الجوية.

٣-٣ وقُدّم مبرر آخر لتوسيع عضوية لجنة الملاحة الجوية وهو نمو النقل الجوي الدولي وتوقع استمرار ذلك النمو في المستقبل. وأشار إلى أن نمو النقل الجوي الدولي أمر مرتبط بالعمليات التشغيلية الفعلية وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، علماً بأن كلا الموضوعين من المواضيع التي تعالجها لجنة الملاحة الجوية. ومن حيث التأثير على كفاءة لجنة الملاحة الجوية، أعرب عن رأي مفاده أن آخر زيادة في حجم لجنة الملاحة الجوية من ١٥ عضواً إلى ١٩ عضواً لم تقلل من كفاءة اللجنة.

٤-٣ وكان المجلس قد وافق، من حيث المبدأ، على زيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء الإيكاو، وتوسع وتنامي أهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة للاقتصادات الوطنية في العديد من البلدان، وضرورة ضمان التمثيل الملائم للدول الأعضاء في الإيكاو في المجلس؛ ويرد في المرفق (ج) سجل قرار المجلس بشأن ورقة العمل C-WP/14348 (انظر الفقرات ٨ إلى ١٧ من محضر القرارات 206/9(C-DEC)).

٥-٣ وفي الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ٢٠٧ في تاريخ ٢٠١٦/٣/١١، قرّر المجلس بتوافق الآراء أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً. وبالإضافة إلى ذلك، طلب المجلس إلى مجموعة عمل نظم الإدارة والكفاءة (WGGE) أن تُجري استعراضاً شاملاً للإجراءات المتعلقة بعملية ترشيح أعضاء هذه اللجنة ومعايير اختيارهم، مع مراعاة الأحكام الواردة في المادة ٥٦ من الاتفاقية وقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٣، وقرارات المجلس بشأن المداولات الخاصة بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية وما يتصل بذلك من مسائل مثل رغبة كل إقليم من أقاليم العالم في أن يكون ممثلاً في هذه اللجنة. وطُلب إلى مجموعة عمل نظم الإدارة والكفاءة أن تُبلغ المجلس في دورة لاحقة بنتائج هذا الاستعراض. ويرد في المرفق (د) سجل قرارات المجلس هذه.

٦-٣ ويتضمن المرفقان (هـ) و(و) مشروعَي قرارين من الجمعية العمومية لإقرار التعديل على المادة ٥٦ والتشجيع على التصديق عليه. ورهنأ باعتماد الجمعية العمومية لهذين القرارين على النحو المتوخى، يتضمن المرفق (ز) مشروع بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو.

## المرفق (أ)

### مقتطفات من ورقة عمل المجلس C-WP/14348: اقتراح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢٣ عضواً من خلال تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو

١- فيما يلي المسوغات التي قدمتها الدول المشتركة في تقديم ورقة العمل C-WP/14348 لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية:

#### ١- المقدمة

١-١ المجلس مكلف بموجب المادة ٥٤ (هـ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300) بتشكيل لجنة الملاحة الجوية، وفقاً لأحكام الفصل العاشر. وعلاوة على ذلك، تجيز المادة ٥٥ (ب) للمجلس "تفويض لجنة الملاحة الجوية سلطة أداء مهام علاوة على المهام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وإلغاء أو تعديل تفويضات للسلطة في أي وقت؛" في حين تنص المادة ٥٦ على تشكيل أعضاء لجنة الملاحة الجوية. ومنذ إنشاء الإيكاو، ازداد عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية في مناسبتين من ١٢ عضواً في الأصل إلى ١٥ عضواً، ويبلغ حالياً عددهم ١٩ عضواً. ويرجع إقرار الزيادة الأخيرة إلى قرار الجمعية العمومية في عام ١٩٨٩ وقد دخل حيز النفاذ في ٢٠٠٥/٤/١٨. ومنذ عام ١٩٨٩، ارتفع عدد الدول الأعضاء من ١٦٠ دولة إلى ١٩١ دولة، أي زيادة نسبتها ٢٠ في المائة تقريباً. ولذا ثمة حاجة إلى زيادة عدد المقاعد في لجنة الملاحة الجوية لتتوافق مع الزيادة الكبيرة في عدد الدول الأعضاء في الإيكاو.

٢-١ وعلاوة على ذلك، وعلى النحو الذي أشارت إليه سابقاً للجنة التنفيذية في أثناء انعقاد الدورة السابعة والعشرين للجمعية العمومية في عام ١٩٨٩، كان من بين الأسباب التي طرحت لزيادة عدد المقاعد في لجنة الملاحة الجوية أنه كان هناك اختلال في التوازن في اللجنة التي كان يتشكل أعضاؤها بصورة شبه كاملة من الدول المتقدمة من الناحية الفنية. وتعد وجهة النظر هذه أكثر أهمية وإلحاحاً اليوم مما كانت عليه في المرة الأولى التي طرحت فيها في عام ١٩٨٩. ولما كان حجم الخبرات الآتية من مختلف الدول ونوعيتها قد تطورت ونضجت في شتى أنحاء العالم، فكان من المهم بالنسبة إلى الإيكاو أن تضمن ألا تكون لجنة الملاحة الجوية مؤلفة من أعلى المستويات من حيث الخبرة والمؤهلات فحسب، بل أن تمثل أيضاً أوسع طائفة ممكنة من الدول الأعضاء بما يتماشى مع المستجدات التي طرأت على الصعيد العالمي على جميع المناطق خلال العقدين الأخيرين.

#### ٢- النظر في القضايا المطروحة

١-٢ ينطبق التعليل نفسه الذي جرى تطبيقه لتبرير زيادة عدد أعضاء مجلس الإيكاو على مر السنوات المتتالية بنفس الدرجة على اقتراح زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢٣ عضواً. ونظراً إلى تنامي صناعة النقل الجوي مع ما يترتب على ذلك من تحديات ناجمة عن الابتكارات التكنولوجية وتغيير الاستراتيجيات على الصعيد التجاري في مجال النقل الجوي الدولي، ازداد عدد الدول الأعضاء التي تشعر بالرغبة ويتنامى لديها الاستعداد للاضطلاع بدورها ومسئوليتها عن طريق المشاركة في أعمال لجنة الملاحة الجوية.

٢-٢ وتحدّد المادة ٥٧ من اتفاقية شيكاغو المهام التي يتعين أن تضطلع بها لجنة الملاحة الجوية. وتشمل هذه المهام أن توصي اللجنة المجلس بإجراء تعديلات على الملاحق، وتعيين لجان فرعية فنية، وتقديم المشورة إلى المجلس بشأن جميع المعلومات التي تعتبرها اللجنة ضرورية ومفيدة للمضي قدماً فيما يخص الملاحة الجوية.

وهناك توسع في عدد الخبراء الآتين من شتى أنحاء العالم الذين بإمكانهم توفير المعارف والخبرات الحيوية لتعزيز لجنة الملاحة الجوية. وعلاوة على ذلك، تتمثل فرص مشاركة الدول النامية في أعمال اللجنة ليس فقط في توفير تمثيل ملائم لمختلف قطاعات الطيران، بل أيضاً في تقديم فهم أفضل للقدرات والتحديات على الصعيد التكنولوجي التي تواجهها مناطق الدول النامية والتي من المحتمل أن تعوقها في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالإيكاو على نحو كامل.

٣-٢ ولما كان هناك المزيد من المنظمات الدولية المدعوة للمشاركة في أعمال لجنة الملاحة الجوية للقيام بأعمال شاملة وذات جودة عالية، يتعين أن يكون هناك المزيد من الدول الأعضاء الذين تتوفر لهم الفرص للمساهمة في الارتقاء بنوعية عمل لجنة الملاحة الجوية. وأشار المجلس (67/6) في ورقة العمل رقم C-WP/4989، بالرجوع إلى حضور ممثلي المنظمات الدولية الأخرى اجتماعات الإيكاو، إلى أنه وجه دعوات دائمة إلى اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والاتحاد الدولي للملاحة الجوية (FAI) لحضور اجتماعات لجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوي التابعة للمجلس، كما وجه دعوة دائمة إلى الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) لحضور اجتماعات لجنة الملاحة الجوية. ووافقت لجنة الملاحة الجوية في وقت لاحق [في دورتها 176-9 (المغلقة)] أنه ينبغي توجيه الدعوات الدائمة لحضور اجتماعات لجنة الملاحة الجوية وتوسيعها لتشمل المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والمجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين (IAOPA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ووافقت في وقت لاحق [في دورتها 179-8 (المغلقة)] على إضافة المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA).

٤-٢ وفي إطار توسيع نطاق لجنة الملاحة الجوية، مع الأخذ في الاعتبار أن أعضاء اللجنة، على الرغم من أنه جرى تعيينهم من قبل دول متعاقدة محددة، فإنهم لا يمثلون مصالح أي دولة أو منطقة بوجه خاص بل يعملون لمصلحة مجتمع الطيران المدني الدولي بأسره، (انظر الفقرة ١-١-١١ من "الإجراءات والممارسات الخاصة بلجنة الملاحة الجوية") ويقدمون معلومات قيمة بشأن التحديات الإقليمية التي يمكن أن تنطبق في مجالات أخرى في إطار أوضاع بيئية وتكنولوجية مماثلة. وعلاوة على ذلك، لا تتناول لجنة الملاحة الجوية سوى المسائل الفنية الملاحية، ولكن تم الاتفاق على أنه لا يتعين على اللجنة أن تشعر بأنها مقيدة فيما يتعلق بالنظر في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والقانونية للمسائل التي تنطبق إليها، ويتوجيه التوصيات التي لها تأثيرها في تلك الميادين. وفي هذا السياق، فإن إضافة بعض الدول إلى لجنة الملاحة الجوية من شأنه أن يمكنها من أن تتحلّى بوعي أكبر فيما يتعلق بالآثار الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عن العمل الذي تضطلع به اللجنة والتحديات التي تواجهها في تنفيذ أعمالها في المناطق النائية.

٥-٢ ومنذ عام ١٩٨٩، تغير حجم النقل الجوي الدولي وهيكله وأهميته تغيراً كبيراً فيما يتعلق بالاقتصادات الوطنية الخاصة بالدول الأعضاء في الإيكاو. وثمة اتفاقات تحرير ثنائية دخلت حيز النفاذ على الصعيد العالمي، ولا سيما اتفاقات الأجواء المفتوحة، مع مزيد من الدعم الذي وفّره مؤتمرات الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية التي نظمت في شتى أنحاء العالم. وأتاحت هذه الاتفاقات فتح عدد كبير من المنافذ الجديدة وسمحت بتحسين الترابط على نطاق العالم ودفعت بالنقل الجوي للمضي قدماً.

٦-٢ وخلال الاجتماع التاسع للمجلس في دورته رقم ١٢٦، ولدى مناقشة الزيادة الأخيرة لعدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية، أخذ المجلس في الحسبان أنه حدث تطور واسع النطاق على مستوى التشعبات الفنية والتشغيلية في مجال الطيران المدني، والتي أفضت الدراسة التي أجرتها لجنة الملاحة الجوية بشأنها إلى اقتضاء تمثيل جميع مناطق الملاحة الجوية في العالم، بل أيضاً التمثيل الملائم لمختلف قطاعات الطيران. ولدى النظر في الاختبار ذي

الشقيين على النحو المنصوص عليه في قرار الجمعية العمومية رقم (أ) ٤-٣ المعنون: "السياسات والبرامج فيما يتعلق بتعديل الاتفاقية"، تجدر الإشارة إلى أن أي تعديل في اتفاقية شيكاغو ينبغي أن يجري إذا: " (١) ثبت بالتجربة أنه ضروري" و " (٢) عندما يكون مرغوباً فيه أو مفيداً على نحو قابل للإثبات"؛ وفي ذلك الحين اتفق المجلس على أنه تم استيفاء شقي الاختبار كليهما مما يبرر زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية. ولدى النظر في الاقتراح الراهن القاضي بزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية ليبلغ ٢٣ عضواً، يكون من الواضح أنه لدى تطبيق هذا الاختبار ذي الشقين الوارد في قرار الجمعية العمومية (أ) ٤-٣، يمكن الوصول مرة أخرى إلى الاستنتاج نفسه ولا سيما بالنظر إلى أوجه التقدم التكنولوجي الكبير للغاية في الفترة الممتدة منذ الزيادة الأخيرة لعدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية والتي تؤكد اليوم على ضرورة أن تشمل اللجنة عدداً أكبر من الأعضاء.

٧-٢ ومن الجدير بالذكر أيضاً أنه نتيجة لكل ذلك التقدم في مجال النقل الجوي، في الماضي وفي الوقت الراهن، وكذلك الزيادة في العدد المتاح من الخبراء الفنيين، توجد دول أعضاء يتجاوز عددها ما كان عليه في أي وقت مضى على استعداد للاضطلاع بدور أكثر نشاطاً في القرارات التي تؤثر على شبكة النقل الجوي العالمي وكذلك القرارات التي تؤثر بصورة مباشرة في اقتصاداتها الوطنية، وهي ترغب بالتالي في الاضطلاع بمسؤولياتها من خلال مشاركتها في أعمال لجنة الملاحة الجوية.

\*\*\*

#### ٤ - الآثار المالية

٤-١ لن يكون لزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢٣ عضواً أثر مالي يُذكر على الإيكاو. ومن حيث الترتيبات اللوجيستية المادية، يمكن إجراء الترتيبات اللازمة في قاعة لجنة الملاحة الجوية لاستيعاب أعضاء اللجنة الأربعة الجدد بدون أي تغييرات كبيرة. وسيكون التأثير الرئيسي على الدول الإضافية الأربع التي ينتمي إليها أعضاء اللجنة الجدد الذين سيعينون في لجنة الملاحة الجوية.

-----



## المرفق (ب)

### معلومات أساسية تاريخية عن التعديلات على المادة ٥٦

#### ١- تعديل المادة ٥٦ في الدورة الثامنة عشرة (فيينا، ١٥ يونيو-٧ يوليو ١٩٧١)

١-١ بَحَثَ المجلس، في مارس ١٩٧١، اقتراحاً تقدّمت به ١٠ دول لتعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية بغرض زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٢ إلى ١٤ عضواً. ثم نظرت الجمعية العمومية، خلال دورتها الثامنة عشرة، في هذا الأمر. وكان من بين الأسباب الرئيسية التي قُدّمت في تأييد الزيادة أن عضوية المنظمة تضاعفت وأكثر بالمقارنة إلى عدد الدول التي اشتركت في مؤتمر شيكاغو، ذلك المؤتمر الذي حدّد عدد أعضاء اللجنة بـ ١٢ عضواً، وأن عضوية المجلس زادت في الماضي من ٢١ إلى ٢٧ ثم إلى ٣٠ (وأخيراً إلى ٣٣ عضواً - وقد سرى مفعول التعديل الأخير في فبراير ١٩٨٠)، وكان من بين المبررات الأخرى أن الاختلال الحالي في عضوية اللجنة، التي يأتي كل أعضائها تقريباً من دول متقدمة فنياً، يمكن التقليل منه بزيادة عدد الأعضاء، بدون الاستغناء عن بعض الأعضاء الحاليين. وأخيراً لاحظت الجمعية العمومية عدم كفاية التوزيع الجغرافي الملائم في اللجنة، وعدم تمثيل قارة بأكملها (هي أفريقيا) في عضويتها.

٢-١ وبعد الانتهاء من مناقشاتها حول هذا الموضوع، قرّرت الجمعية العمومية، بأغلبية ٨٧ صوتاً مؤيداً وبدون اعتراض، وامتناع ثلاثة أعضاء عن التصويت، زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية من ١٢ إلى ١٥ عضواً، واعتمدت القرار ٢-١٨ في هذا الشأن. وقد سرى مفعول هذا التعديل في ١٩ ديسمبر ١٩٧٤.

#### ٢- تعديل المادة ٥٦ في الدورة السابعة والعشرين (٦ أكتوبر ١٩٨٩)

١-٢ وبحث المجلس هذا الموضوع في الجلسة ١٣ من دورته ١٢٤، المنعقدة في ٢٣ يونيو ١٩٨٨، وفي الجلسة ٨ من دورته ١٢٥، المنعقدة في ٢٦٥ نوفمبر ١٩٨٨، وفي الجلسة التاسعة من دورته ١٢٦، المنعقدة في ٢ فبراير ١٩٨٩. وكان هناك اتفاق عام في المجلس بضرورة زيادة حجم لجنة الملاحة الجوية. وأنه ينبغي تقديم اقتراح محدد بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي إلى الدورة السابعة والعشرين للجمعية العمومية للبت فيه بموجب أحكام الفقرة (أ) من المادة ٩٤ للاتفاقية. وفي توصله إلى هذا الاتفاق العام، أخذ المجلس في الحسبان أن عضوية المنظمة قد زادت من ١٢٠ إلى ١٦٠ دولة، منذ آخر تعديل للمادة ٥٦ من الاتفاقية في ١٩٧١ - أي أن عضوية المنظمة قد زادت بنسبة ٣٠٪. وبينما كان المجلس مؤلفاً من ٢٧ دولة في عام ١٩٧١، فقد دخلت تعديلات حديثة على المادة ٥٠ (أ) حيز النفاذ في ١٦ يناير ١٩٧٣ (زيادة عدد أعضاء المجلس إلى ٣٠ دولة)، وفي ١٥ فبراير ١٩٨٠ (زيادة عدد أعضاء المجلس إلى ٣٣ دولة). ومنذ عام ١٩٧١، شهد الطيران المدني تطورات هائلة وبالغة التعقيد في المجالين الفني والتشغيلي، بحيث تتطلب دراستها من جانب لجنة الملاحة الجوية ليس فحسب تمثيل كل أقاليم الملاحة الجوية في العالم، بل أيضاً تمثيلاً ملائماً لمختلف البيئات الملاحية.

٢-٢ وبعد الانتهاء من مناقشاتها حول هذا الموضوع، قرّرت الجمعية العمومية زيادة عضوية لجنة الملاحة الجوية من ١٥ إلى ١٩ عضواً، واعتمدت القرار ٢-٢٧ في هذا الشأن. وكان عدد الأعضاء في الإيكو عندئذ هو ١٦١ دولة عضواً، وعندما سرى مفعول هذا التعديل في ١٨/٤/٢٠٠٥، كان عدد الأعضاء في الإيكو هو ١٨٨ دولة عضواً.



## المرفق (ج)

### سجل قرارات المجلس في دورته ٢٠٦

تم النظر في الاقتراح الذي قدمته الدول المشاركة في تقديم الوثيقة بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية (C-WP/14348) إلى جانب اقتراح قدمته البرتغال والمملكة العربية السعودية بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس (C-WP/14348)، وفيما يلي القرارات التي اتخذها المجلس في دورته رقم ٢٠٦ بصدد هذين الاقتراحين، على النحو الوارد في الفقرات ٨ إلى ١٧ من محضر القرارات C-DEC 906/9.

٨- نظر المجلس في هذين الموضوعين المتصلين في ذات الوقت استناداً إلى ورقة العمل C-WP/14345 التي قدّمتها البرتغال والمملكة العربية السعودية وتضمنت اقتراح زيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ إلى ٣٩ عضواً عن طريق تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو، لعام ١٩٤٤)؛ وإلى ورقة العمل C-WP/14348 التي شاركت في تقديمها ١٥ دولة هي: [دولة بوليفيا المتعددة القوميات، بوركينا فاسو، الكاميرون، شيلي، الجمهورية الدومينيكية، مصر، الهند، كينيا، ليبيا، نيكاراغوا، نيجيريا، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية فنزويلا البوليفارية]، وتضمنت اقتراح زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢٣ عضواً عن طريق تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو المذكورة.

٩- وقدّمت كلتا الورقتين وفقاً للفقرة ٨ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٤-٣، التي تنص على "أن أي دولة متعاقدة ترغب في اقتراح تعديل للاتفاقية يجب أن تقدم اقتراحها كتابياً إلى المجلس قبل تاريخ افتتاح الجمعية العمومية الذي سيعرض عليها ذلك التعديل بستة أشهر على الأقل. ويقوم المجلس بالنظر في مثل هذا الاقتراح وإرساله إلى الدول المتعاقدة مصحوباً بتعليقاته أو توصياته بشأنه وذلك قبل ثلاثة أشهر على الأقل من تاريخ افتتاح الجمعية العمومية". وكان المشاركون في تقديم الاقتراح يعترضون عرض اقتراحاتهم على الجمعية العمومية في دورتها المقبلة ٣٩ (مونتريال، ٩/٢٧ إلى ١٠/٧/٢٠١٦).

١٠- وتم التذكير في هذا السياق بأن الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين (مونتريال، ٢٤/٩/٢٠١٣ إلى ٤/١٠/٢٠١٣) كانت قد نظرت في اقتراح سابق من المملكة العربية السعودية لزيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ إلى ٣٩ عضواً لكنها لاحظت أن هذا الاقتراح لم يحظ وقتذاك بتأييد واضح، على الرغم من وجود بعض التأييد لإعادة النظر في الاقتراح مستقبلاً (انظر ورقات العمل A38-WP/17 و A38-WP/381 و A38-WP/416).

١١- وتم التذكير أيضاً بأن الفقرة ١ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٤-٣ تنص على أن أي تعديل لاتفاقية شيكاغو "قد يكون له ما يبرره إذا ما تحقق الشرطان التاليان أحدهما أو كلاهما: (١) إذا ثبت من واقع الخبرة أن هناك ضرورة لإجراء التعديل؛ (٢) إذا أمكن إظهار أن التعديل مفيد ومرغوب فيه". وأكد المشاركون في تقديم الورقتين أن التعديلات المقترحة على المادة ٥٠ (أ) والمادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو حققت هذين الشرطين.

١٢- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، تم تسليط الضوء على ما يلي: ممثلو المجلس يعملون بالنيابة عن جميع الدول الأعضاء في الإيكاو وليس فقط بالنيابة عن دولهم أو دول في المجموعات الإقليمية المتناوية؛ وأعضاء لجنة الملاحة الجوية، وإن كانوا مرشحين من دول معينة، لا يمثلون مصالح دولة بعينها أو إقليم بعينه بل يعملون لمصلحة جميع أوساط الطيران المدني الدولي.

١٣- ولاحظ رئيس المجلس، من خلال المناقشة، أن معظم الممثلين يؤيدون زيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية. ولم يعترض على زيادة عدد أعضاء الهيئتين سوى ممثل واحد، بينما أيد الممثلون الآخرون

توسيعهما، مع إبراز بعض العناصر التي يتعين الانتباه إليها. وأشار أيضا إلى أن معظم الممثلين يؤيدون أخذ المزيد من الوقت للنظر في عدد المقاعد التي يتعين إضافتها إلى المجلس ولجنة الملاحة الجوية. وأكد رئيس المجلس أنه بغض النظر عما إذا تم توسيع لجنة الملاحة الجوية أم لم يتم، ينبغي ألا يكون هناك ما يقلل من المؤهلات والخبرات المطلوب توفرها في أعضاء اللجنة. فوفقا للمادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو، يتعين على الأفراد المرشحين في لجنة الملاحة الجوية أن تتوفر فيهم "المؤهلات والخبرة المناسبة في علم الطيران وممارسته". وإن من مسؤولية المجلس ضمان وفاء هؤلاء الأفراد بالمعايير المحددة قبل تعيينهم أعضاء في لجنة الملاحة الجوية. وأكد رئيس المجلس أنه يمكن لجميع الدول أن تشارك في عمل المجلس ولجنة الملاحة الجوية من خلال عملية تعميم كتب المنظمة وحضور مختلف اجتماعات المنظمة، بما في ذلك المؤتمرات الرفيعة المستوى واجتماعات الشُعَب. وبالإضافة إلى ذلك، يمكنها أن تدعم عمل لجنة الملاحة الجوية من خلال المشاركة في مختلف أفرقة الخبراء ومجموعات الدراسة التابعة لهذه اللجنة.

١٤- وأشار رئيس المجلس أيضا إلى أنه يتضح أن معظم الممثلين لا يؤيدون التعجيل في بدء نفاذ أي تعديل يُقترح إدخاله على اتفاقية شيكاغو ورأى أن من الضروري التقيد بأحكام هذه الاتفاقية، ولاسيما المادة ٩٤ منها التي تنص على أن عدد التصديقات المطلوبة لبدء نفاذ أي تعديل مقترح يجب ألا يقل عن ثلثي العدد الإجمالي للدول المتعاقدة.

١٥- ولدى اتخاذ الإجراءات المقترحة في الملخصين التنفيذيين لورقتي العمل C-WP/14345 و C-WP/14348، كما عدّلها رئيس المجلس على ضوء المناقشة، فإن المجلس:

- (أ) وافق، من حيث المبدأ، على زيادة أعضاء المجلس بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء الإيكاو، وتوسع وتنامي أهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة للاقتصادات الوطنية في العديد من البلدان، وضرورة ضمان التمثيل الملائم للدول الأعضاء في الإيكاو في المجلس؛
- (ب) وافق، من حيث المبدأ، على زيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية بالنظر إلى زيادة الدول الأعضاء في الإيكاو، وضرورة الاستفادة من خبرات وتجارب ذوي المهارات والمعارف التشغيلية المتنوعة؛
- (ج) وافق على أن يتابع خلال دورته (٢٠٧) المقبلة النظر في الموضوع وتحديد عدد الأعضاء الإضافيين في المجلس ولجنة الملاحة الجوية؛
- (د) طلب إلى الأمانة العامة أن تعرض على نظره وموافقته في الدورة المقبلة: مشروع ورقة عمل موجهة للجمعية العمومية تتضمن تعليقات وآراء المجلس بشأن اقتراح زيادة عدد أعضاء المجلس كما جاء في ورقة العمل C-WP/14345، مع مشروع بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو؛ ومشروع ورقة عمل موجهة إلى الجمعية العمومية تتضمن تعليقات وآراء المجلس بشأن اقتراح زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية كما جاء في ورقة العمل C-WP/14348، مع مشروع بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو؛
- (هـ) شجع الدول على التصديق على بروتوكولي التعديل المذكورين في أقرب وقت ممكن بعد أن تعتمدهما الجمعية العمومية على النحو المتوخى، من أجل إنفاذ الزيادة في عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية في أقرب وقت ممكن عمليا؛
- (و) طلب من الأمانة العامة أن تعمم على الممثلين المعلومات الأساسية التي قدّمها شفويا بشأن نظر المنظمة في السابق في مسألة تسريع بدء نفاذ بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو.

١٦- وطلب من الأمانة العامة أن تأخذ في الاعتبار، لدى إعداد ورقتي العمل الموجهتين إلى الجمعية العمومية، على نحو ما ذكر في الفقرة الفرعية (د) أعلاه، تأييد معظم الممثلين زيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية، والمسائل التي أثرت خلال المناقشة فيما يتعلق بالأمور التالية: التمثيل الجغرافي العادل في كلتا الهيئتين؛ وتزايد نمو النقل الجوي في كل إقليم؛ ومنح الأفضلية لأسلوب التناوب في المجموعات الإقليمية باعتباره وسيلة لضمان المشاركة المباشرة وغير المباشرة مستقبلاً لأكثر عدد من الدول في عمل المجلس ولجنة الملاحة الجوية، ومن ثم إيقاف ورود طلبات لزيادة عدد أعضاء تلك الهيئتين في المستقبل؛ وضرورة ضمان الكفاءة في المجلس ولجنة الملاحة الجوية؛ والخدمات اللوجستية، بما في ذلك سبل الاستيعاب المادي للزيادة المتوخاة في أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية. وأشار إلى إمكانية تشاور الأمانة العامة مع وفد كندا، البلد المضيف، فيما يتعلق بهذه المسألة.

١٧- وجرى تشجيع الممثلين في المجلس ومختلف مجموعاته الإقليمية على التشاور فيما بينهم بشأن تحديد مقدار الزيادة في عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية، خلال فترة ما بين الدورتين تيسيراً للمناقشات في هذا الشأن خلال الدورة المقبلة."

-----



## المرفق (د)

### سجل قرارات المجلس في دورته رقم ٢٠٧

تم النظر في اقتراح تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية إلى جانب اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس. وفيما يلي القرارات التي اتخذها المجلس في دورته ٢٠٧ بشأن هذين الاقتراحين، على النحو الوارد في الفقرات ١٤ إلى ٢١ من محضر القرارات C-DEC 907/13:

"١٤- استأنف المجلس وأنهى نظره في البندين معاً. وأشار إلى أنه يجري عرض هذين البندين في إطار الاستجابة لطلب مقدم من المجلس (انظر C-DEC 206/9) حيث وافق المجلس، من حيث المبدأ، على زيادة عدد الأعضاء في المجلس ولجنة الملاحة الجوية، إلا أن البت في حجم زيادة المقاعد في المجلس ولجنة الملاحة الجوية سيتم خلال الدورة الحالية.

١٥- وتم التذكير أيضاً بأنه في أثناء المناقشة بشأن هذه البنود التي جرت خلال الجلسة السابعة لهذه الدورة (207/7)، وافق المجلس على إجراء مزيد من النظر في هذه البنود إلى جلسة لاحقة خلال الدورة الحالية كي يتسنى عقد مشاورات إضافية بين ممثلي الدول لمحاولة التوصل إلى موقف توافقي في المجلس فيما يخص حجم زيادة المقاعد في المجلس ولجنة الملاحة الجوية. وتم التذكير أيضاً بأنه خلال الجلسة الثانية عشرة لهذه الدورة (١٢/٢٠٧)، أوضح ممثلو الدول أن هذه المناقشات لا تزال جارية وبالتالي ينبغي إجراء مزيد من النظر في هذه البنود إلى حين انعقاد الجلسة الختامية للدورة الحالية.

١٦- وفي سياق تلخيص نتائج عملية التشاور التي أجريت بين ممثلي الدول في الفترة الفاصلة بين جلسات المجلس، أفاد ممثل الولايات المتحدة بأنه سعياً لصون مبدأ العمل بالتوافق في الهيئات الرئاسية للإيكاو، تم التوصل إلى اتفاق بين ممثلي الدول لزيادة عدد المقاعد في المجلس بإضافة أربعة مقاعد إضافية، وزيادتها في لجنة الملاحة الجوية بإضافة مقعدين إضافيين، وكذلك إجراء استعراض شامل للإجراءات المرتبطة بعملية ترشيح أعضاء لجنة الملاحة الجوية ومعايير اختيارهم، مع مراعاة الأحكام الواردة في المادة ٥٦ من الاتفاقية وقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٣.

١٧- ووفقاً لذلك، وفيما يتعلق بمشروع ورقة العمل للجمعية العمومية بشأن اقتراح يقضي بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي لكي يتسنى زيادة عدد أعضاء المجلس (C-WP/14358)، قرّر المجلس أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة مقاعد المجلس بإضافة أربعة مقاعد. ووافق المجلس أيضاً على مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية المرفق بورقة العمل C-WP/14358، لتعميمه على الدول الأعضاء كوثيقة من وثائق الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأفيد بأنه سيجري استعراض وتحديث نص ورقة العمل للأخذ في الاعتبار المناقشات التي أجراها المجلس.

١٨- وبالمثل، فيما يتعلق بمشروع ورقة عمل للجمعية العمومية بخصوص اقتراح يقضي بتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي بغرض زيادة عدد أعضاء لجنة الملاحة الجوية (C-WP/14359)، قرّر المجلس أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد مقاعد لجنة الملاحة الجوية بإضافة مقعدين. ووافق كذلك المجلس على مشروع ورقة العمل للجمعية العمومية الواردة المرفق بورقة العمل C-WP/14359، لتعميمه على الدول الأعضاء كوثيقة من

وثائق الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأُفيد بأنه سيجري استعراض وتحديث نص ورقة العمل للأخذ في الاعتبار المناقشات التي أجازها المجلس.

١٩- وفيما يخص استعراض وتحديث مشروع ورقتي عمل الجمعية العمومية على النحو المبين في الفقرتين السابقتين، أحيط علماً بأن الأمانة العامة ستتبع هذه الممارسة بتوجيه من رئيس المجلس، الذي يسعى، نيابةً عن المجلس، إلى التأكد من أن عملية التحديث المذكورة ستزوّد المندوبين في دورة الجمعية العمومية بملخص وافٍ من وجهات النظر التي قد تمّ طرحها في المجلس خلال المداولات بشأن هذين البندين.

٢٠- بالإضافة إلى ذلك، وبناءً على توصيات الجمعية العمومية في قرارها رقم ٣٨-١٣ (تكوين لجنة الملاحظة الجوية والاشتراك في أعمالها) وطلب المجلس إلى مجموعة عمل نظم الإدارة والكفاءة (WGGE) أن تُجري استعراضاً شاملاً للإجراءات المتعلقة بعملية ترشيح أعضاء هذه اللجنة ومعايير اختيارهم، مع مراعاة الأحكام الواردة في المادة ٥٦ من الاتفاقية وقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٣، وقرارات المجلس بشأن المداولات الخاصة بزيادة أعضاء لجنة الملاحظة الجوية وما يتصل بذلك من مسائل مثل رغبة كل إقليم من أقاليم العالم في أن يكون ممثلاً في هذه اللجنة. وطلب إلى مجموعة عمل نظم الإدارة والكفاءة أن تُبلغ المجلس في دورة تالية بنتائج هذا الاستعراض.

٢١- وأحاط المجلس علماً مع التقدير بإجراء عملية التشاور بشأن هذه البنود بروح إيجابية من التعاون وأشاد بشكل خاص في هذا الصدد بجهود ممثل الولايات المتحدة والمنسقين الإقليميين في تيسير التوصل إلى موقف توافقي.

-----

## المرفق (هـ)

### القرار الموصى باعتماده من جانب الجمعية العمومية

القرار ٣٩-...:

تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية

إن الجمعية العمومية

إذ اجتمعت في دورتها التاسعة والثلاثين، في مونتريال في أكتوبر ٢٠١٦؛

ولاحظت أن عدداً كبيراً من الدول المتعاقدة لديه الرغبة في توسيع عضوية لجنة الملاحة الجوية؛

واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضواً إلى ٢١ عضواً؛

واعتبرت أنه من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في

شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤؛

(١) تقرّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه التعديل المقترح التالي على الاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة "واحد وعشرين عضواً" محل عبارة "تسعة عشر عضواً".

(٢) تحدّد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛

(٣) تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينتها العامة على البروتوكول؛

(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛

(ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

(د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛

(هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛

- (و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.
- (ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

— — — — —

## المرفق (و)

### قرار مقدّم إلى الجمعية العمومية بغرض اعتماده

القرار ٣٩-...:

التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٦ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي"  
لما كانت الجمعية العمومية قد قررت تعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في  
لجنة الملاحة الجوية؛  
ولما كانت الجمعية العمومية ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في  
أسرع وقت ممكن؛  
فإن الجمعية العمومية:

(١) توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٦ من  
اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

(٢) تكلف الأمانة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

-----



## المرفق (ز)

### مشروع بروتوكول

متعلق بتعديل المادة ٥٦ من  
اتفاقية الطيران المدني الدولي

وُقِعَ في مونتريال في [التاريخ]

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي:

إذ اجتمعت في دورتها التاسعة والثلاثين، في مونتريال في أكتوبر ٢٠١٦؛

ولاحظت أن عدداً كبيراً من الدول المتعاقدة لديه الرغبة في توسيع عضوية لجنة الملاحة الجوية؛

واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية من تسعة عشر عضواً إلى واحد وعشرين عضواً؛

واعتبرت أنه من الضروري، للغرض المذكور أعلاه، أن تعدل اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤؛

(١) تَقَرَّ وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة أعلاه، التعديل المقترح التالي للاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٦ من الاتفاقية تحل عبارة "واحد وعشرين عضواً" محل عبارة "تسعة عشر عضواً"."

(٢) تحدد بمائة وثمان وعشرين عدد الدول المتعاقدة التي يلزم تصديقها على التعديل المقترح المذكور أعلاه لكي يصبح نافذاً، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٩٤ (أ) من الاتفاقية المذكورة؛

(٣) تقرّر أن تقوم الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكور أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

(أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينتها العامة على البروتوكول؛

(ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أي دولة تكون قد صدقت على اتفاقية الطيران المدني الدولي المذكورة أو تكون قد انضمت إليها؛

(ج) تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

(د) يصبح البروتوكول نافذاً بالنسبة للدول التي صدقت عليه في تاريخ إيداع وثيقة التصديق المائة والثامنة والعشرين؛

(هـ) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛

(و) تقوم الأمانة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة في الاتفاقية المذكورة أو الموقعة عليها بتاريخ دخول البروتوكول حيز النفاذ.

(ز) يسري مفعول البروتوكول بالنسبة لأي دولة متعاقدة تصدق عليه بعد التاريخ المشار إليه أعلاه، عند إيداع وثيقة تصديقها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

وبناءً على ذلك، وعملاً بالإجراءات المذكورة أعلاه والمتخذة من جانب الجمعية العمومية،

أعدَّ هذا البروتوكول بواسطة الأمانة العامة للمنظمة.

وإثباتاً لما تقدّم، وقّع هذا البروتوكول رئيس الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي والأمانة العامة، بموجب الصلاحية المخولة لهما.

حرّر في مونتريال في [التاريخ] شهر أكتوبر من سنة ألفين وستة عشرة في وثيقة واحدة باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية، بحيث يكون كلّ منها متساوياً في الحجية. وسيظل هذا البروتوكول مودعاً في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي وسوف تُحال النسخ المصدّق عليها منه بواسطة الأمانة العامة للمنظمة إلى جميع الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولي المحرّرة في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤.

فانغ ليو

[ ]

الأمانة العامة

رئيسة الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية

- انتهى -