منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢: اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) في اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس

اقتراح بتعديل المادة ٥٠ (أ) في اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس

(مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

نظر المجلس، في الجلسة التاسعة من دورته ٢٠٦ في ٢٠١٥/١١/٢٠، في الاقتراح الذي قدمته البرتغال والمملكة العربية السعودية بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٣٩ عضواً (C-WP/14345). وكان المجلس قد وافق من حيث المبدأ على أنه ينبغي زيادة عدد الأعضاء في المجلس. وقرر المجلس أيضاً في الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ٢٠٧ في ٢٠١٦/٣/١١ أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية أن تنظر في هذا الاقتراح ومعه تعليقات وتوصيات المجلس في هذا الشأن، وأن تقرّ مشروعي القرارين اللذين يتضمنان تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٤٠ عضواً (المرفق هـ) وأن تحث الدول المتعاقدة على التصديق على هذا التعديل بحيث يدخل حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن (المرفق و).

الأهداف الاستراتيجية:	جميع الأهداف الاستراتيجية واستراتيجيات دعم التنفيذ.
الآثار المالية:	ستُنفق بعض الموارد الإضافية لتوفير الخدمات إلى وفود الدول الأعضاء الإضافية.
المراجع:	C-WP/14345 C-DEC 206/9 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 ٢٠١٣/١٠/٤) الوثيقة Doc 9982 – A37-Min P/1-9، محاضر الجلسات العامة للدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية

١- المعلومات الأساسية

١-١ في الجلسة التاسعة من الدورة ٢٠٦ للمجلس، قدمت البرتغال والمملكة العربية السعودية ورقة عمل C-WP/14345 بعنوان: اقتراح بزيادة عدد المقاعد في المجلس من ٣٦ مقعداً إلى ٣٩ مقعداً من خلال تعديل المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، ووافق المجلس من حيث المبدأ، وكما هو وارد في ملخص قرارات المجلس (C-DEC 206/9) على "زيادة أعضاء المجلس بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء في الإيكاو وتوسع وتنامي أهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة للاقتصادات العالمية في العديد من البلدان، وضرورة ضمان التمثيل الملائم للدول الأعضاء في الإيكاو في المجلس."

١-٢ وأوضحت البرتغال والمملكة العربية السعودية في ورقة العمل (C-WP/14345) ما يلي: "منذ دخول اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) زاد عدد المقاعد في مجلس الإيكاو في أربع مناسبات مع الزيادة المطّردة لعدد الدول الأعضاء في الإيكاو. ويعود آخر قرار بزيادة عدد المقاعد في المجلس إلى شهر أكتوبر ١٩٩٠، أي منذ ٢٥ سنة، حينما وصل عدد الدول الأعضاء في الإيكاو إلى ١٦٢ دولة. ومنذ ذلك التاريخ، طرأت تغييرات كبيرة على حجم وهيكل وأهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة للاقتصادات الوطنية وأصبح الطيران المدني أحد العوامل الرئيسية للتنمية الاقتصادية والسياحة في العديد من البلدان. ونتيجة لذلك، أصبحت الدول متحفزة أكثر من أي وقت مضى لأداء دور فعال في اتخاذ القرارات التي تؤثر في منظومة النقل الجوي العالمي وكذا الاقتصادات الوطنية. ومن المستصوب أن تعمل المنظمة على إشراك جهات فاعلة جديدة لها أهميتها لتحقيق توافق الآراء على نطاق واسع بشأن التحديات المقبلة. ونظراً لأن عدد الدول الأعضاء في الإيكاو يبلغ اليوم ١٩١ دولة، فسيكون من المستصوب والمفيد، تحقيقاً للتمثيل الملائم للدول الأعضاء، زيادة عدد المقاعد في المجلس من ٣٦ مقعداً إلى ٣٩ مقعداً." وترد في **المرفق (أ)** طياً مقتطفات من ورقة العمل (C-WP/14345) التي تتضمن كامل المسوغات التي قدمتها الدولتان المعنيتان اللتان اقترحتا زيادة عدد أعضاء المجلس.

١-٣ 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، وحدّدت عضوية مجلس المنظمة بواحد وعشرين عضواً. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في ١٩٤٧/٤/٤ وتضمنت عضوية الإيكاو آنذاك ٢٦ دولة عضواً؛ ، وفي عام ٢٠١٦ بلغ عدد الدول الأعضاء في المنظمة ١٩١ دولة عضواً. وخلال نفس هذه الفترة، زاد عدد المقاعد في المجلس من ٢١ مقعداً إلى ٣٦ مقعداً على أربع مراحل في السنوات ١٩٦١ و١٩٧١ و١٩٧٤ و١٩٩٠. وقد اعتمدت الجمعية العمومية خلال دورتها الثامنة والعشرين (الاستثنائية) آخر هذه الزيادات في ١٩٩٠/١٠/٢٦ ودخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٢/١١/٢٨. وترد في المرفق (ب) بعض المعلومات الأساسية عن خلفية هذه التعديلات المتتالية على المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو والتي اعتمدتها الجمعية العمومية للإيكاو.

٢- الشروط الإجرائية المرتبطة بتعديلات اتفاقية الطيران المدني الدولي

٢-١ تتم التعديلات بموجب المادة ٩٤ من الاتفاقية والمادة ١٠ (د) من *النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية* وقرار الجمعية العمومية ٤-٣.

٢-٢ ووفقاً لقرار الجمعية العمومية ٤-٣، يكون التعديل على الاتفاقية ملائماً، إذا كان مستوفياً لأي من الشرطين التاليين:

أ) عندما تثبت ضرورته من واقع الخبرة؛

ب) عندما يثبت أنه مرغوب فيه أو مفيد.

٢-٣ 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." وعلى هذا الأساس، قدمت البرتغال والمملكة العربية السعودية اقتراحها رسمياً في ورقة العمل C-WP/14345.

٢-٤ وبالمثل، فإن المادة ١٠ (د) من *النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية* تنص على: "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 يوما".

٢-٥ 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 يصدق 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) يفهم 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.

٢-٦ ويرد في المرفق (أ) من كتاب المنظمة SA 39/1 – 15/86 الصادر في ٢٠١٥/١٢/١١ بعنوان – *الدعوة للمشاركة في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية*، (مونتريال، ٢٠١٦/٩/٢٧ إلى ٢٠١٦/١٠/٧) جدول الأعمال المؤقت للجمعية العمومية ويتضمن البند ١٢: اقتراح تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو من أجل زيادة عضوية المجلس.

٣- قرارات المجلس في الدورتين ٢٠٦ و٢٠٧

٣-١ كما ورد من قبل، نظر المجلس في ورقة العمل (C-WP/14345) في جلسته التاسعة من الدورة ٢٠٦. وتم التذكير في هذا السياق بأن الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين (مونتريال، ٢٠١٣/٩/٢٤ إلى ٢٠١٣/١٠/٤) 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 وA38-WP/381 وA38-WP/416).

٣-٢ وأعرب عن رأي مفاده أن بعض الأقاليم ممثلة دون المستوى المستصوب في المجلس. وكان هناك أيضاً بعض التأييد لمفهوم "توسيع نطاق التمثيل الإقليمي" وضمان توزيع مقاعد المجلس الجديدة المرتقبة بطريقة منصفة وفقاً لمبدأ التمثيل الجغرافي العادل. وقيل أيضاً أنه ينبغي للمجلس أن يعرب عن رأيه للجمعية العمومية بأنه ينبغي لها أن تبذل قصارى جهدها للالتزام بمبدأ التمثيل الجغرافي العادل في انتخاب الدول التي ستملأ مقاعد المجلس الإضافية؛ إلا أنه أشير أيضاً إلى أن التمثيل الجغرافي ليس مذكوراً بشكل محدد في المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو وأن التوصيات الموجهة إلى الجمعية العمومية بشأن توسيع المجلس ينبغي أن تكون متماشية تماماً مع أحكام المادة ٥٠ (أ).

٣-٣ وفي هذا الصدد، قيل أن نمو النقل الجوي الدولي والاستمرار المتوقع لهذا النمو يقتضيان توسيع نطاق التمثيل في المجلس. وتم التشديد على زيادة نمو النقل الجوي في جميع الأقاليم، فضلاً عن أن اقتراح توسيع المجلس ينبع في جزء منه على الأقل من استمرار نمو قطاع النقل الجوي الدولي، الأمر الذي يقتضي زيادة عدد المقاعد في المجلس.

٣-٤ وورد أيضاً أن مجموعات التناوب الإقليمية تمثل آلية ناجعة تعطي الدول فرصة أكبر للمشاركة في أعمال المجلس، وأُحيط علماً أيضاً، إلى جانب التشديد على أهمية مجموعات التناوب الإقليمي، بأنه إذا ملأت دول تمثل هذه المجموعات المقاعد الإضافية في المجلس، فسيتمكن عدد أكبر من الدول من الانضمام إلى المجلس مع مرور الوقت.

٣-٥ وورد أن توسيع المجلس يمكّنه من الإسهام في أعمال الإيكاو بمزيد من الكفاءة والفعالية. وورد أيضاً أن هناك حاجة إلى تحقيق التوازن بين زيادة عدد الأعضاء ومسألة الكفاءة.

٣-٦ وإن المجلس "... قد وافق، من حيث المبدأ، على زيادة عدد أعضاء المجلس بالنظر إلى زيادة عدد الدول الأعضاء في الإيكاو، وتوسع وتنامي أهمية النقل الجوي بالنسبة للاقتصادات الوطنية في العديد من البلدان، وضرورة ضمان التمثيل الملائم للدول الأعضاء في الإيكاو في المجلس." وقام المجلس أيضاً بتشجيع الدول على التصديق على تعديل اتفاقية شيكاغو في أقرب وقت ممكن بعد أن تعتمده الجمعية العمومية على النحو المتوخى من أجل إنفاذ الزيادة في عدد أعضاء المجلس في أقرب وقت ممكن من الناحية العملية. ويرد في **المرفق (ج)** نص قرار المجلس بصدد ورقة العمل (C-WP/14345) (انظر الفقرات ٨ إلى ١٧ من محضر القرارات (C-DEC 206/9)).

٣-٧ وخلال الجلسة الثالثة عشر من الدورة ٢٠٧ في تاريخ ٢٠١٦/٣/١١، قرّر المجلس، بتوافق الآراء، أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ عضواً. ويرد سجل قرار المجلس في **المرفق (د)**.

٣-٨ ويتضمن المرفقان و(هـ) و(و) مشروعي قرارين للجمعية العمومية لإقرار التعديل على المادة (٥٠) والتشجيع على التصديق عليه. ورهناً باعتماد الجمعية العمومية لهذين القرارين على النحو المتوخى، يتضمن **المرفق (ز)** مشروع بروتوكول تعديل المادة (٥٠) من اتفاقية شيكاغو.

— — ——— — ——— —

المرفق (أ)

مقتطفات من ورقة عمل المجلس C-WP/14345:
اقتراح بزيادة عدد المقاعد في المجلس من ٣٦ مقعداً إلى ٣٩ مقعداً
من خلال تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو

١- فيما يلي المسوغات التي قدمتها البرتغال والمملكة العربية السعودية في ورقة العمل C-WP/14345 لزيادة عدد الأعضاء في المجلس:

"١- **المقدمة**

١-١ دخلت اتفاقية الطيران المدني الدولي (المشار إليها فيما يلي باسم "الاتفاقية") حيز النفاذ في ١٩٤٧/٤/٤ حيث بلغ في البداية عدد الدول الأطراف فيها ٢٦ دولة. ومنذ ذلك التاريخ، ارتفع عدد الدول الأعضاء في المنظمة إلى ١٩١ دولة وزاد عدد المقاعد في المجلس من ٢١ مقعداً إلى ٣٦ مقعداً على أربع مراحل في السنوات ١٩٦١ و١٩٧١ و١٩٧٤ و١٩٩٠. وقد اعتمدت الجمعية العمومية خلال دورتها الثامنة والعشرين (الاستثنائية) آخر هذه الزيادات في ١٩٩٠/١٠/٢٦ ودخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٢/١١/٢٨.

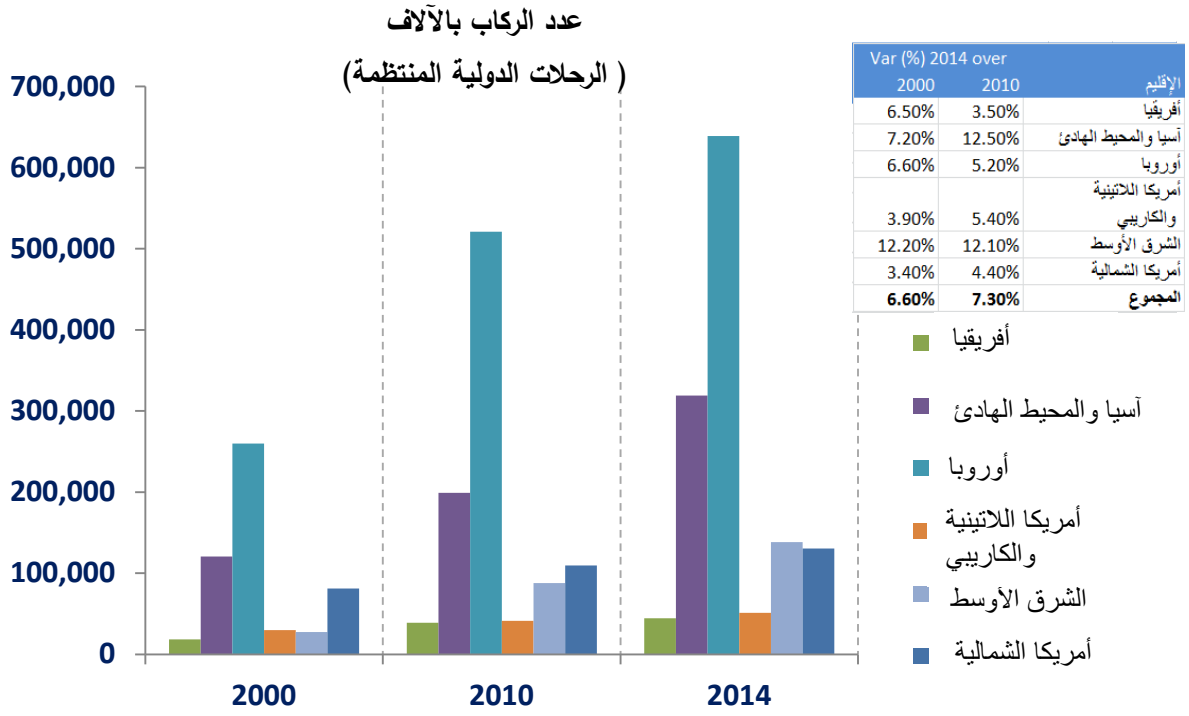
١-٢ وخلال الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية التي انعقدت في عام ٢٠١٠، قدمت المملكة العربية السعودية ورقة عمل بعنوان: زيادة عدد مقاعد مجلس الإيكاو إلى ٣٩ مقعداً (انظر ورقة العمل A37-WP/333)، وتضمنت دعوة إلى زيادة عدد المقاعد في المجلس إلى ٣٩ مقعداً وأشارت تحديداً إلى "النمو الشديد في الحركة الجوية في بعض الأقاليم، وظهور تكتلات إقليمية وأقاليم فرعية غير ممثلة في المجلس". وأفادت بأن "زيادة الطلب على خدمات الملاحة الجوية في الأقاليم، وبناء مطارات جديدة، وتوسيع المطارات الحالية، تعتبر كلها مبررات قوية لطلب زيادة عدد الدول الأعضاء في مجلس الإيكاو".

١-٣ وقد أحالت الجلسة العامة الاقتراح المقدم إلى المجلس، الذي ناقشه خلال دورته ١٩٨ استناداً إلى ورقة العمل C-WP/13971 وقرر عدم التوصية في ذلك الوقت بزيادة عدد أعضاء المجلس (انظر محضر القرارات C-DEC 198/9). واعتُبِر أنه من شأن هذه الزيادة أن تؤثر في كفاءة أعمال المجلس وسيكون من الضروري البت في توزيع المقاعد الإضافية بين المجموعات الثلاث. وبناء عليه، أشير خلال الدورة الثامنة والثلاثين التالية للجمعية العمومية إلى أن الاقتراح بزيادة عدد أعضاء المجلس لم يحظ بتأييد ملحوظ آنذاك، بالرغم من وجود قدر من التأييد لفكرة إعادة النظر في المسألة في المستقبل (انظر A38-WP/17 وA38-WP/381 وA38-WP/416).

٢- التطورات منذ عام ١٩٩٠

٢-١ تقرر زيادة عدد المقاعد في المجلس في آخر مرة منذ ٢٥ سنة أي في شهر أكتوبر ١٩٩٠، حينما وصل عدد الدول الأعضاء في الإيكاو إلى ١٦٢ دولة. وكانت ٤٠ دولة من أفريقيا هي التي تقدمت آنذاك باقتراح يقضي بزيادة عدد المقاعد في المجلس من ٣٣ مقعداً إلى ٣٦ مقعداً، وكانت مسوغاتها في ذلك أن بعض الدول، لاسيما الدول النامية، لديها رغبة في أن تتولى مسؤوليتها من خلال المشاركة في أعمال المجلس نظراً للتحدي المتزايد المقترن بالابتكارات التكنولوجية والاستراتيجيات التجارية الآخذة في التغير في مجال النقل الجوي الدولي (انظر A29-WP/193).

٢-٢ ومنذ عام ١٩٩٠، طرأت تغييرات كبيرة على هيكل وأهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة للاقتصادات الوطنية للدول الأعضاء في الإيكاو. وتم منذ عام ١٩٩٢ تنفيذ اتفاقات ثنائية تتعلق بعملية التحرير، خاصة اتفاقات الأجواء المفتوحة مما مكّن من فتح عدد كبير من الطرق والمسارات الجديدة وتعزيز سبل الربط على المستوى الدولي وتحفيز نمو النقل الجوي. وخلال الفترة نفسها شهدت بلدان عديدة إنشاء شركات نقل منخفضة التكاليف. وأصبح الطيران المدني الدولي يشكل محرّكاً رئيسياً للتنمية الاقتصادية والسياحة في بلدان عديدة. وفي غضون ذلك، أصبح للانعكاسات التكنولوجية المقترنة بتطور الطيران المدني دور هام في الدول واقتصاداتها الوطنية.



الإقليم	2010	Var (%) 2014 over 2000
أفريقيا	3.50%	6.50%
آسيا والمحيط الهادئ	12.50%	7.20%
أوروبا	5.20%	6.60%
أمريكا اللاتينية والكاريبي	5.40%	3.90%
الشرق الأوسط	12.10%	12.20%
أمريكا الشمالية	4.40%	3.40%
المجموع	**7.30%**	**6.60%**

ملاحظة — يتم احتساب الحركة الجوية للاتحاد الروسي ضمن إقليم أوروبا. وهو ما يشكل نسبة ٦,٨ في المائة من الحركة الجوية المنتظمة الدولية.
المصدر: الجدول رقم ٤ من التقرير السنوي للإيكاو المقدم إلى المجلس.

الجدول رقم ١ – الحركة الجوية المنتظمة الدولية (حسب الإقليم)

٢-٣ وينطوي الطيران المدني على أثر مضاعف على الاقتصاد، حيث يولد بشكل مباشر ٥٣٩ مليار دولار أمريكي من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. ويقدر أن ٨,٤ مليون شخص يعملون مباشرة في مجال النقل الجوي، إلى جانب ٤٨ مليون شخص يعملون في مختلف قطاعات السياحة. وهناك أيضاً أثر مضاعف كبير: ففي مقابل كل ١٠٠ دولار أمريكي من إيرادات النقل الجوي، يتحقق طلب إضافي في قطاع السياحة أو غيره من القطاعات[١] بمقدار ٣٢٥ دولاراً أمريكياً.

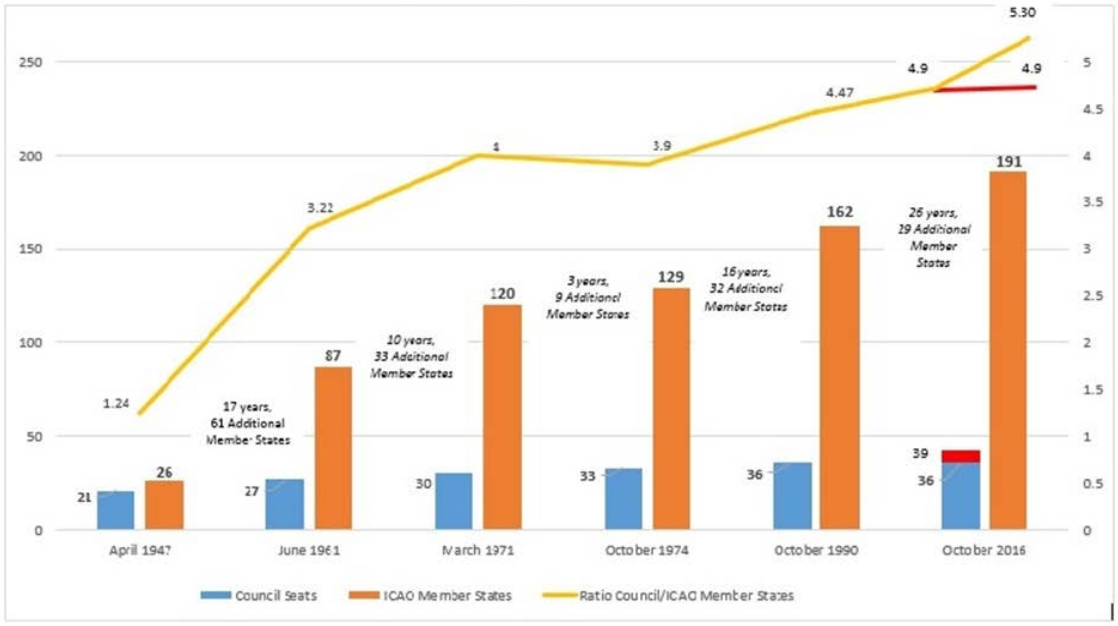
[١] – منظمة السياحة العالمية: *السياحة وسياسات النقل الجوي*، الدورة العشرون للجمعية العامة لمنظمة السياحة العالمية – ورقة معلومات أساسية تتعلق بالمناقشة العامة؛ الكتاب الدوري للإيكاو رقم AT/124–٢٩٢، المساهمة الاقتصادية للطيران المدني (٢٠٠٥).

٢-٤ ونتيجة لذلك، تشجعت دول أكثر من ذي قبل للقيام بدور فعال في اتخاذ القرارات التي تؤثر على منظومة النقل الجوي والتي تؤثر أيضاً مباشرة على اقتصاداتها الوطنية، ورغبت في تحمل مسؤوليتها من خلال المشاركة في أعمال المجلس.

٢-٥ الوضع الراهن في الإيكاو

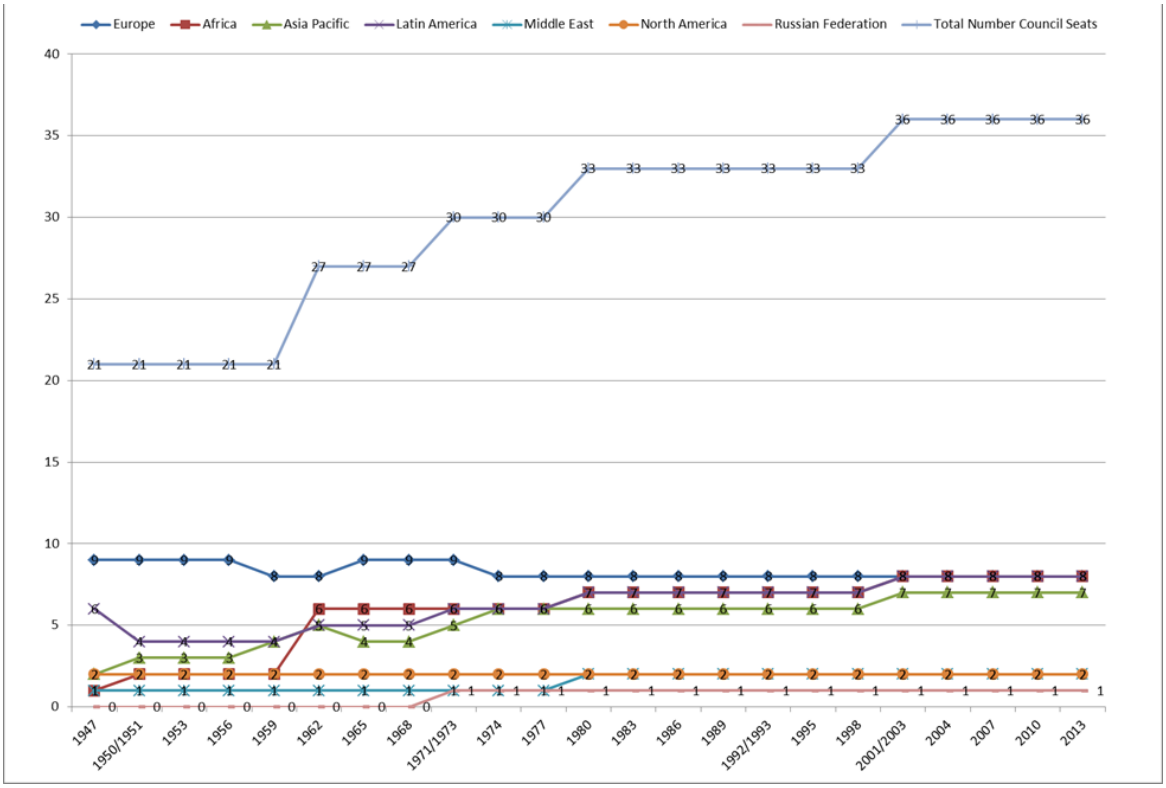
منذ الزيادة الأخيرة في عدد مقاعد المجلس في عام ١٩٩٠، انضمت إلى المنظمة ٢٩ دولة عضواً إضافية، مما يمثل ١٧,٩ في المائة من الزيادة في عدد أعضاء الإيكاو. ومن شأن إضافة ٣ مقاعد في المجلس ليرتفع عددها من ٣٦ مقعداً إلى ٣٩ مقعداً أن يشكل زيادة بسيطة بنسبة ٨,٣ في المائة من أعضاء المجلس.

إحصاءات بشأن عدد المقاعد في المجلس



الجدول رقم ٢ – إحصاءات بشأن عدد المقاعد في المجلس

٢-٦ تناولت المادة ٥٠ (ب) من الاتفاقية مبدأ "التمثيل الملائم" للدول الأعضاء في المجلس، وهي تبين المجموعات الثلاث من الدول التي ينبغي أن ينطبق عليها هذا المبدأ، ويشمل ذلك الدول التي تحظى بأهمية رئيسية في مجال النقل الجوي (المجموعة الأولى)، والدول التي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات لأغراض الملاحة الجوية المدنية على المستوى الدولي (المجموعة الثانية) و"الدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية بالعالم في المجلس" (المجموعة الثالثة). ومن الواضح أن مبدأ التمثيل الملائم مبدأ عام يدعو إلى أن تقوم الهيئتان الرئاسيتان للإيكاو بدراسته من حين إلى آخر للتأكد من أن المجلس يمثل، من حيث حجمه وتشكيلته وعضويته، مجموع أعضاء الإيكاو.



المصدر A38-WP/2-P/2

الجدول رقم ٣ – مجموع عدد المقاعد في المجلس

٢–٧ ويعود آخر قرار بزيادة عدد المقاعد في المجلس إلى شهر أكتوبر ١٩٩٠، أي منذ ٢٥ سنة، حينما وصل عدد الدول الأعضاء في الإيكاو إلى ١٦٢ دولة. ومنذ ذلك التاريخ، طرأت تغييرات كبيرة على حجم وهيكل وأهمية النقل الجوي الدولي بالنسبة للاقتصادات الوطنية مع حدوث بعض الاختلافات الملحوظة بين الأقاليم. وقد ظهر عدد من الجهات الفاعلة الجديدة فيما يخص أنشطة النقل الجوي وما يتصل بها من خدمات. ومن منظور الإيكاو، سيكون من المستصوب العمل على إشراك هذه الجهات الفاعلة بما يحقق توافق الآراء على نطاق واسع بشأن القضايا والتحديات المستقبلية.

٢–٨ ومع ذلك، ينبغي النظر إلى مسألة زيادة عدد المقاعد في المجلس كحل استثنائي يُستخدم لضمان التمثيل الملائم داخل هذه الهيئة. ولتحقيق هذه الغاية، يُشجعّ على اعتماد التمثيل الجديد داخل المجلس من خلال مجموعات التناوب.

٢–٩ ولا تعتبر الإيكاو الوكالة المتخصصة الوحيدة التابعة للأمم المتحدة التي شهدة زيادة كبيرة في عدد أعضائها خلال الفترة المشار إليها، كما توضّح ذلك الفقرة ٣ أدناه.

٣– مقارنة مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى

٣–١ فيما يتعلق بالزيادات المتتالية الواردة في الفقرة ١–١ أعلاه، فقد شهدت الوكالات المتخصصة الأخرى التابعة للأمم المتحدة زيادة مماثلة فيما يخص أعضاء هيئاتها الرئاسية مع مراعاة زيادة مجموع الدول الأعضاء في هذه المنظمات. وفيما يلي الجدول الذي ورد في ورقة العمل C-WP/13971 والذي يقدم مقارنة مفيدة بين مجموع أعضاء تلك المنظمات وعدد المقاعد في الهيئات الرئاسية لكل منها، وذلك بين يناير ١٩٩٠ ويناير ٢٠١٣.

	الدول الأعضاء			مجالس الإدارة		
المنظمة	١٩٩٠/١/١	٢٠١٣/١/١	التغيير	١٩٩٠/١/١	حاليا	التغيير
منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة	158	191	+33	49	49	0
الوكالة الدولية للطاقة الذرية	113	158	+45	35	35	0
منظمة الطيران المدني الدولي	162	191	+29	33	36	+3
منظمة العمل الدولية	150	185	+35	56	56	0
المنظمة البحرية الدولية	133	170	+37	32	40	+8
الاتحاد الدولي للاتصالات	166	193	+27	43	48	+5
منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة	158	195	+37	51	58	+7
منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية	151	174	+23	53	53	0
الاتحاد البريدي العالمي	170	192	+22	39	40	+1
منظمة الصحة العالمية	166	194	+28	32	34	+2
المنظمة العالمية للملكية الفكرية	126	185	+59	50	83	+33[٢]
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية	160	190	+30	36	37	+1

الجدول رقم ٤ – مقارنة مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى

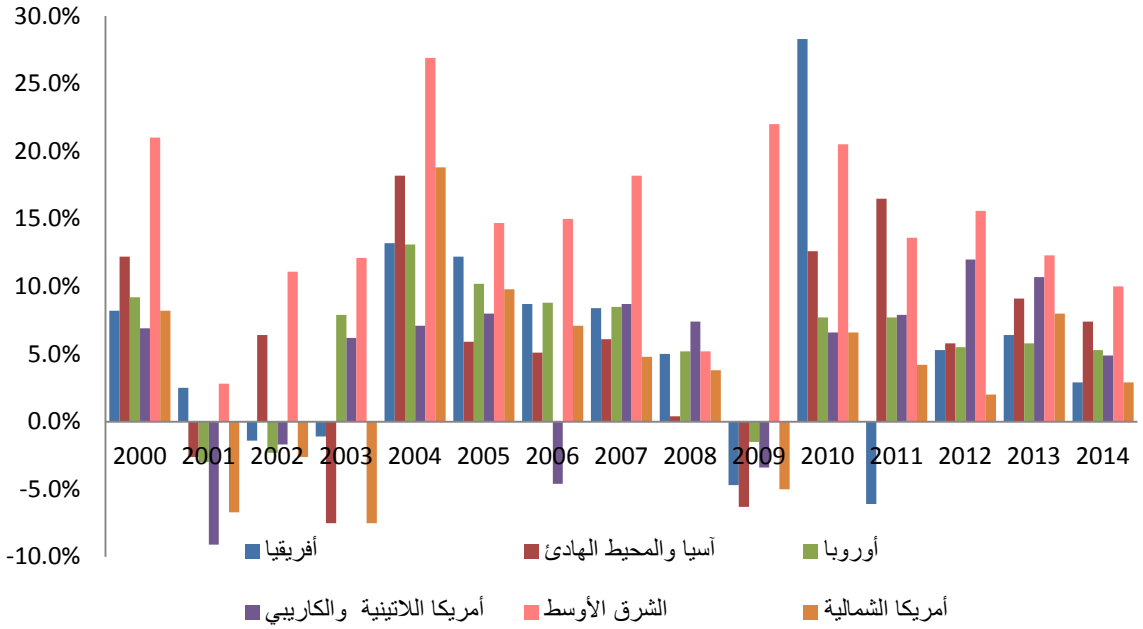
٢–٣ وتجدر الإشارة إلى أن جميع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة قد شهدت زيادة كبيرة في أعضائها خلال فترة الـ ٢٣ سنة هذه، وأن جميع هذه الوكالات، باستثناء أربع وكالات منها، قامت بتوسيع حجم هيئتها الرئاسية. ويبين العمود الأوسط في الجانب الأيسر حجم الهيئات الرئاسية لجميع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، أما العمود في الجانب الأيمن فيبيّن الزيادة المقابلة لها في عدد المقاعد منذ عام ١٩٩٠.

٣–٣ وتجدر الإشارة إلى أن مجلس الإيكاو الذي يتضمن ٣٦ مقعداً هو واحد من أصغر الهيئات الرئاسية في منظومة الأمم المتحدة، حيث تعتبر منظمة الصحة العالمية (٣٤ مقعداً) والوكالة الدولية للطاقة الذرية (٣٥ مقعداً) الوكالتين الوحيدتين اللتين لديهما مجالس صغيرة. وجدير بالذكر أيضاً أن الإيكاو هي المنظمة الوحيدة في المنظومة الموحدة للأمم المتحدة التي لديها مجلس دائم.

٤– نمو النقل الجوي العالمي وتطوير تجهيزات الملاحة الجوية

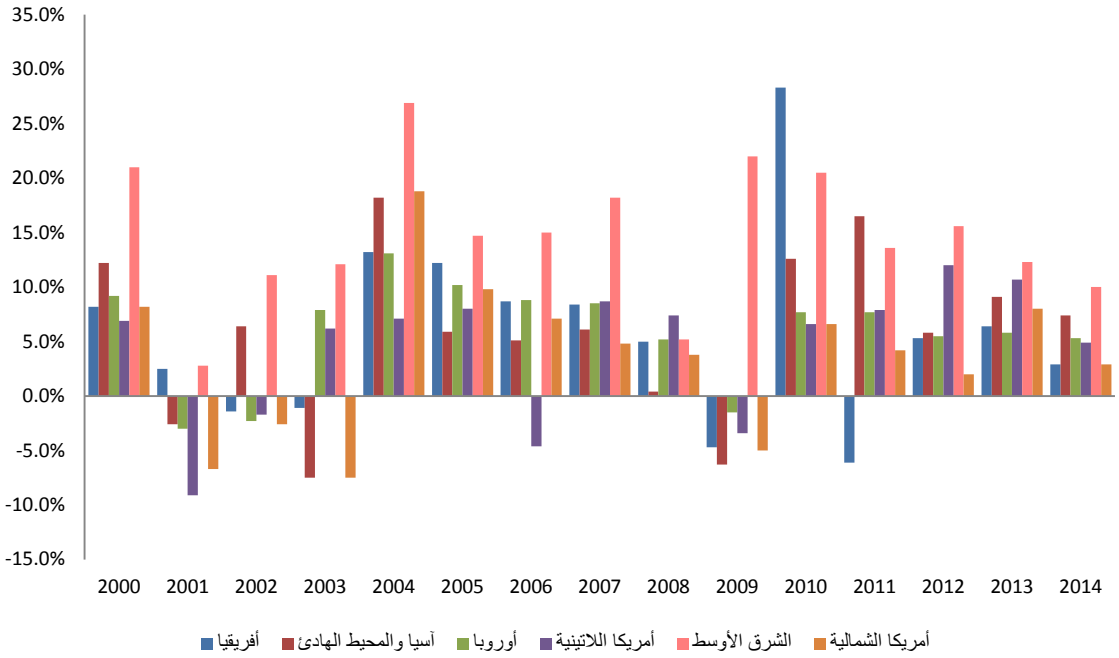
٤–١ شهدت خدمات النقل الجوي نمواً سريعاً في بلدان وأقاليم عديدة:

[٢] لجنة التنسيق التابعة للمنظمة العالمية للملكية الفكرية هي الوحيدة التي تتألف من ٤١ عضوا عاديا للجنة التنفيذية التابعة لاتحاد باريس، وهي لجنة تنتخبها جمعية اتحاد باريس، ومن ٣٩ عضوا عاديا للجنة التنفيذية التابعة لاتحاد برن، وهي لجنة تنتخبها جمعية اتحاد برن في سويسرا، بالإضافة إلى عضوين مخصصين يعينهما مؤتمر المنظمة العالمية للملكية الفكرية.



المصدر: التقرير السنوي للمجلس (من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٤)

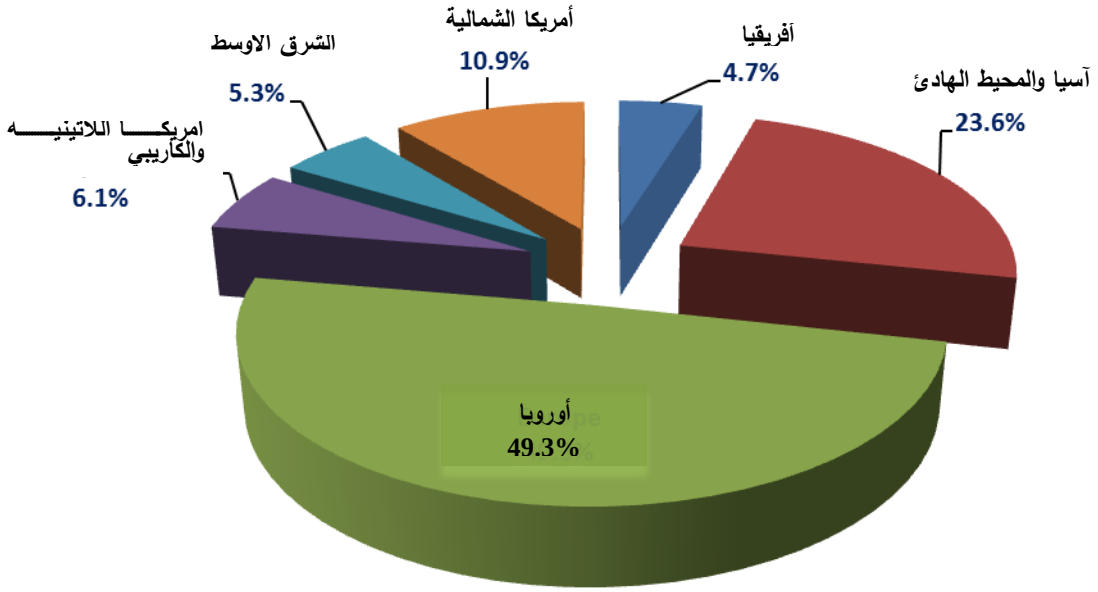
الجدول رقم ٥ – نمو عدد الركاب الكيلومتريين الإيراديين على المستوى الدولي منذ عام ٢٠٠٠



المصدر: التقرير السنوي للمجلس (من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٤)

الجدول رقم ٦: الحركة الجوية الدولية منذ عام ٢٠٠٠

٤-٢ وقد أدى ذلك إلى استحداث خطط ونظم وتسهيلات جديدة في مجال الملاحة الجوية في هذه الدول لمواكبة هذا النمو السريع.



المصدر: بيانات وتقديرات أقاليم الإيكاو لمعلومات الطيران

الجدول رقم ٧ – تغطية الحركة في أقاليم الإيكاو لمعلومات الطيران (الرحلات الدولية المنتظمة)

ملاحظات :

١- *البيانات مستمدّة من عمليات عام ٢٠١٠ ومبينة باستخدام المسافة من الدائرة الكبيرة.*

٢- *مجموع مسافة الرحلات، أي أن المسافة بين المنشأ والمقصد يتم احتسابها على نطاق أقاليم معلومات الطيران.*

٣- *تشمل هذه التغطية نسبة تقدر بـ ٩٠ في المائة من الحركة الدولية المنتظمة وتتضمن الطيران العابر فوق الدول.*

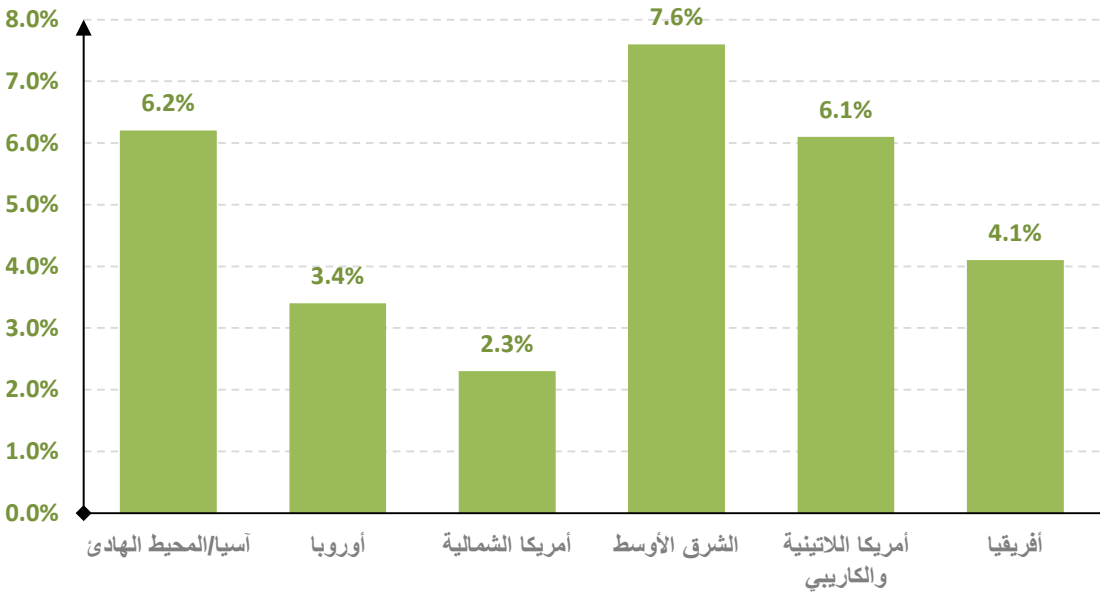
٤- *إبراز أقاليم معلومات الطيران حسب الدولة والإقليم. ويُشار إلى التكتلات الإقليمية في الشكل التوضيحي الدائري.*

٥- *لا يُتوقع حدوث تغييرات كبيرة على النسب المئوية للأقاليم حتى وإن استُخدمت عمليات ٢٠١٤ بدلاً من ٢٠١٠.*

٦- *عُرضت هذه النتائج أيضاً على المجلس خلال اجتماع الفريق الرفيع المستوى للطيران المدني وتغير المناخ في مارس ٢٠١٣ من خلال ورقة معلومات وتقديم عرض بواسطة برنامج باور بوينت.*

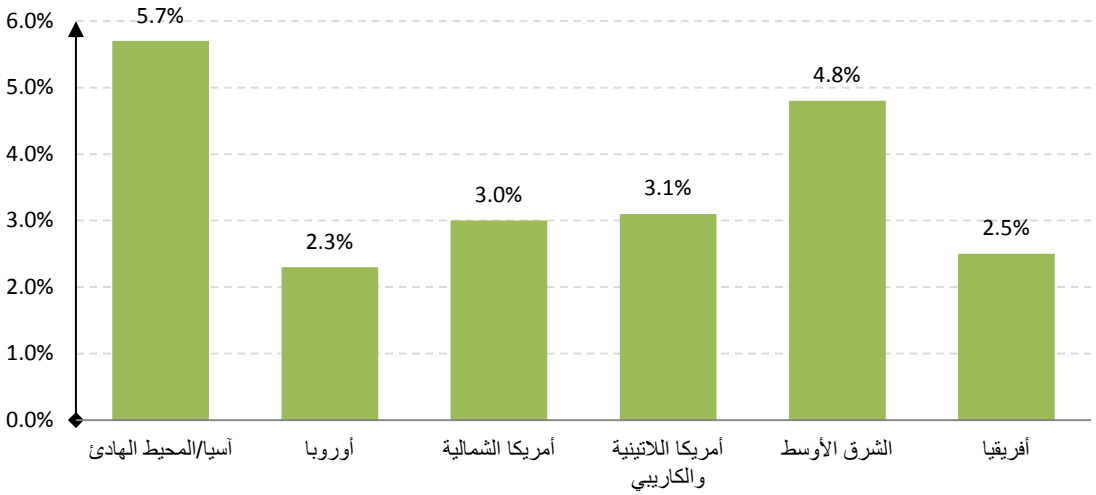
٧- *يتم احتساب الحركة الجوية للاتحاد الروسي ضمن إقليم أوروبا. وهو ما يشكل نسبة ٦,٨ في المائة من الحركة الجوية المنتظمة الدولية.*

٤-٣ وبالإضافة إلى ذلك، سيشهد مجال النقل الجوي مزيدا من النمو حسبما توحي بذلك التوقعات حتى عام ٢٠٣٠. وستقوم الدول المعنية بدور أكبر في المساهمة في توفير التسهيلات لخدمات الملاحة الجوية المدنية على المستوى الدولي. وقد أدى هذا النمو إلى ظهور أقاليم فرعية ومواقع رئيسية غير ممثلة في المجلس.



المصدر: التقرير السنوي للمجلس (من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٤)

الجدول رقم ٨ – التوقعات بشأن متوسط معدل النمو السنوي (حركة الركاب)
مقارنة بين عام ٢٠١٠ وعام ٢٠٣٠



المصدر: التقرير السنوي للمجلس (من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٤)

الجدول رقم ٩ – التوقعات بشأن متوسط معدل النمو السنوي (حركات طائرات الركاب)
مقارنة بين عام ٢٠١٠ وعام ٢٠٣٠

٦- الآثار المالية

٦-١ لن يكون لزيادة عدد المقاعد في المجلس من ٣٦ مقعداً إلى ٣٩ مقعداً أثر مالي يذكر على الإيكاو. وسيكون التأثير الرئيسي على الدول الإضافية الثلاث المنتخبة في المجلس. أما في قاعة المجلس، فيمكن اتخاذ ما يلزم من ترتيبات لاستيعاب ثلاث دول أعضاء إضافية في المجلس دون إدخال أي تغييرات ذات شأن."

— — ——— — ——— —

المرفق (ب)

معلومات أساسية تاريخية عن التعديلات على المادة ٥٠ (أ)

١- تعديل المادة ٥٠ (أ) في الدورة الثالثة عشرة (الاستثنائية) للجمعية العمومية (مونتريال، ١٩-١٩٦١/٦/٢١)

١-١ في مارس ١٩٦٠، نظر المجلس في ورقة مقدمة من الأمانة بشأن الرغبة في زيادة أعضاء المجلس عملاً بالقرار ١٢-٢ الذي كلف المجلس بأن ينظر في ما إذا كانت زيادة أعضاء المجلس مرغوبةً ويحدد العدد المناسب للأعضاء في هذه الحالة. وأوصى المجلس آنذاك بزيادة أعضائه إلى ٢٧ عضواً. ونظرت الدورة الاستثنائية الثالثة عشرة للجمعية العمومية في هذه المسألة، وكانت الحجج الرئيسية التي قُدمت لصالح توسيع المجلس، في جملة أمور، ما يلي:

أ) الزيادة الكبيرة في أعضاء الإيكاو (٨٤) مقابل عدد الدول الممثلة في مؤتمر شيكاغو (٥٢)؛

ب) تكفل زيادة عدد أعضاء المجلس تمثيلاً جغرافياً أفضل خصوصاً في الأقاليم التي لم تحظ بعد بتمثيل ملائم في المجلس؛

ج) جميع الوكالات المتخصصة ذات الصلة بالأمم المتحدة زادت عدد الأعضاء في هيئاتها التنفيذية، ما عدا الإيكاو.

١-٢ وقررت الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية بعد إجراء مداولاتها أن تزيد أعضاء المجلس من ٢١ عضواً إلى ٢٧ عضواً، واعتُمد على هذا الأساس القرار ١٣-١. وكان عدد الدول الأعضاء في الإيكاو آنذاك ٨٧ عضواً، وعندما دخل التعديل حيز النفاذ في ١٩٦٢/٧/١٧، أصبح عددها ٩٨ دولة عضواً.

٢- تعديل المادة ٥٠ (أ) في الدورة السابعة عشرة (الاستثنائية) للجمعية العمومية (نيويورك، ١١-١٩٧١/٣/١٢)

٢-١ في نوفمبر ١٩٧٠، نظر المجلس أثناء إعداد جدول الأعمال المؤقت للدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية (فيينا، يونيو/يوليو ١٩٧١)، على أساس الاقتراح الذي قدمته إحدى الدول (يوغسلافيا)، في ما إذا كان يُستحسن إضافة بند في جدول الأعمال المؤقت بهدف توسيع حجم المجلس. وفي ١٩٧١/٢/٢، قرر المجلس أن يوصي الجمعية العمومية بزيادة أعضاء المجلس من ٢٧ عضواً إلى ٣٠ عضواً. وإذ لا يُستحسن مناقشة زيادة أعضاء المجلس في دورة للجمعية العمومية من المقرر فيها انتخاب أعضاء المجلس، فقد قرر المجلس أن يعقد لهذا الغرض دورة استثنائية للجمعية العمومية. وفي ١٩٧١/٢/٣، اعتمد المجلس قراراً يعكس في جملة أمور وقف العمل باللائحة ١٠ (د) من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية.

٢-٢ ونُظر في التعديل المقترح للمادة ٥٠ (أ) أثناء الدورة السابعة عشرة (الاستثنائية) للجمعية العمومية، وكان الرأي السائد هو أن زيادة عدد الدول الأعضاء في المنظمة ينبغي أن يُترجم بزيادة الأعضاء في المجلس وأنه يتعين إيلاء الاعتبار الواجب للتمثيل الجغرافي العادل في هذا الصدد.

٣-٢ وقررت الجلسة الاستثنائية للجمعية العمومية، بعد التداول، أن تزيد عدد أعضاء المجلس من ٢٧ عضواً إلى ٣٠ عضواً بموجب القرار ١٧(أ)-١. وكان عدد الدول الأعضاء في الإيكاو آنذاك ١٢٠ دولة عضواً، وعندما دخل التعديل حيز النفاذ في ١٩٧٣/١/١٦ كان عدد أعضائها ١٢٥ دولة عضواً.

٣- تعديل المادة ٥٠ (أ) في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية (مونتريال، ٩/٢٤ إلى ١٩٧٤/١٠/١٥)

٣-١ قدمت دولة واحدة (بلجيكا) اقتراحاً في مارس ١٩٧٤، لتعديل المادة ٥٠ (أ) بزيادة أعضاء المجلس من ٣٠ عضواً إلى ٣٣ عضواً. واستندت في اقتراحها إلى أن التحدي المتزايد الذي يشكله التقدم التكنولوجي والطابع العالمي الذي اكتسبته الإيكاو أفضيا إلى إعراب المزيد من الدول عن رغبتها في المشاركة في مسؤوليات المجلس، مما يستدعي توسيع نطاق المجلس.

٣-٢ وأشار المجلس في مايو ١٩٧٤، إلى اقتراح بلجيكا وقرر أن لا يدلي بأي تعليقات لدى إحالة الاقتراح إلى الدول الأعضاء. ونظر في هذه المسألة خلال الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية وقُدمت المبررات التالية:

أ) ضرورة حصول الدول النامية على تمثيل أفضل في المجلس؛

ب) ضرورة ضمان مشاركة الدول في المجلس، الصغيرة منها والكبيرة، بما يعكس اهتمامها بالمشاكل الكبيرة للنقل الجوي والملاحة الجوية والحفاظ على دعمها الفني والمالي؛

ج) ضرورة أن تلبي الزيادة إلى أقصى حد ممكن الحاجة الحقيقية للحفاظ على كفاءة المجلس.

٣-٣ وقررت اللجنة في أعقاب المداولات أن تزيد أعضاء المجلس من ٣٠ عضواً إلى ٣٣ عضواً واعتُمد على هذا الأساس القرار ٢١-٢، وكان عدد أعضاء الإيكاو آنذاك ١٢٩ عضواً. وعندما دخل التعديل حيز النفاذ في ١٩٨٠/٢/١٥ كان عدد الدول الأعضاء في الإيكاو ١٥٦ دولة عضواً.

٤- تعديل المادة ٥٠ (أ) في الدورة الثامنة والعشرين للجمعية العمومية (مونتريال، ٢٢-١٩٩٠/١٠/٢٦)

٤-١ في ١٩٨٩/٧/٢٧، وردت رسالة من حكومة كوت ديفوار مؤرخة ١٩٨٩/٧/٧ تطلب إضافة بند إلى جدول الأعمال المؤقت للدورة السابعة والعشرين للجمعية العمومية لزيادة الدول الأعضاء في المجلس من ٣٣ دولة إلى ٣٦ دولة.

٤-٤ ونظرت الدورة السابعة والعشرين للجمعية العمومية في عام ١٩٨٩ في اقتراح كوت ديفوار. وأعربت الدول التي قدمت ورقة العمل WP/193، وعددها ٤٠ دولة، عن رأيها بأن التحدي المتزايد الذي تثيره الابتكارات التكنولوجية والاستراتيجيات التجارية المتغيرة في قطاع النقل الجوي الدولي وما يترتب عليها من رغبة عدد من الدول، ولا سيما الدول النامية، في تحمل مسؤولياتها بالمشاركة في عمل المجلس، هي أسباب تستدعي زيادة أعضاء المجلس من ٣٣ عضواً إلى ٣٦ عضواً على الأقل.

٤–٣ واتفقت الجمعية العمومية، في ضوء الفقرة ٨ من منطوق القرار ٤–٣، بخصوص تقديم اقتراح لتعديل الاتفاقية، على أن تحيل إلى المجلس مسألة زيادة عدد أعضائه كي يدرسها بغية عقد دورة استثنائية للجمعية العمومية في عام ١٩٩٠ للنظر في هذه المسألة.

٤–٤ وفي ١٩٩٠/١٠/٢٥، أثناء الدورة الثامنة والعشرين (الاستثنائية) للجمعية العمومية، اعتُمد القرار ٢٨–١ الذي يقرّ التعديل المقترح على المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو، ليضيف ثلاثة مقاعد إلى المجلس وازداد بذلك عدد أعضائه من ٣٣ عضواً إلى ٣٦ عضواً ودخل هذا التعديل حيز النفاذ في ٢٠٠٢/١١/٢٨ وكان عدد الأعضاء في الإيكاو عندئذ هو ١٨٨ دولة عضواً.

— — —— — —— —

المرفق (ج)

سجل قرارات المجلس خلال دورته ٢٠٦

١- تم النظر في الاقتراح الذي قدمته البرتغال والمملكة العربية السعودية بتعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو بزيادة عدد الأعضاء في المجلس (C-WP/14345) إلى جانب اقتراح قدمه عدد من الدول لتعديل المادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحة الجوية (C-WP/14348). وفيما يلي القرارات التي اتخذها المجلس في دورته رقم ٢٠٦ بصدد هاذين الاقتراحين، على النحو الوارد في الفقرات ٨ إلى ١٧ من محضر القرارات C/DEC 206/9,:

"٨- نظر المجلس في هذين الموضوعين المتصلين في ذات الوقت استناداً إلى ورقة العمل C-WP/14345 التي قدمتها 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 وبوركينا فاسو والكاميرون وشيلي والجمهورية الدومينيكية ومصر والهند وكينيا وليبيا ونيكاراغوا ونيجيريا والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية 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- وقُدمت 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 يعتزمون عرض اقتراحاتهم على الجمعية العمومية في دورتها المقبلة التاسعة والثلاثين (مونتريال، ٢٠١٦/٩/٢٧ إلى ٢٠١٦/١٠/٧).

١٠- وتم التذكير في هذا السياق بأن الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين (مونتريال، ٢٠١٣/٩/٢٤ إلى ٢٠١٣/١٠/٤) 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 وA38-WP/381 وA38-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 مرغوب فيه أو مفيد". وأكد المشاركون في تقديم الورقتين أن التعديلات المقترحة على المادة ٥٠ (أ) والمادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو تستوفيان 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 المجموعات الإقليمية المتناوبة؛ 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- وأشار رئيس المجلس، من واقع المناقشة، أن معظم الممثلين يؤيدون زيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية. ولم يعترض على زيادة عدد أعضاء الهيئتين سوى ممثل واحد، بينما أيد ممثلون آخرون توسيعهما، مع إبراز بعض العناصر التي يتعين الانتباه إليها. وأشار أيضاً 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. فوفقاً للمادة ٥٦ من اتفاقية شيكاغو، يتعين على الأفراد المرشحين للجنة الملاحة الجوية أن تتوفر فيهم "المؤهلات والخبرة المناسبة في علم الطيران وممارسته". وإن من مسؤولية المجلس ضمان وفاء هؤلاء الأفراد بالمعايير المحددة قبل تعيينهم أعضاءً 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 الشُعب. 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 أيضاً إلى أنه يتضح أن معظم الممثلين لا يؤيدون اتباع "إجراءات مسرّعة" لبدء سريان 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 وC-WP/14348، كما عدلها 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 المقبلة (٢٠٧) النظر في الموضوع وتحديد عدد الأعضاء الإضافيين في المجلس ولجنة الملاحة الجوية؛

د) طلب إلى الأمينة 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 التعديلين 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 عملياً؛

و) طلب من الأمانة العامة أن تعمم على الممثلين المعلومات الأساسية التي قدمتها شفوياً بشأن نظر المنظمة في السابق في مسألة تسريع بدء نفاذ بروتوكولات تعديل اتفاقية شيكاغو.

١٦- وطُلب من الأمانة العامة أن تأخذ في الاعتبار، لدى إعداد ورقتي العمل الموجهتين إلى الجمعية العمومية، على نحو ما ذُكر في الفقرة الفرعية (د) أعلاه، تأييد معظم الممثلين زيادة عدد أعضاء المجلس ولجنة الملاحة الجوية، والمسائل التي أثيرت 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 لأكبر 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. وأشير 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)

سجّل قرار المجلس خلال دورته ٢٠٧

تم النظر في الاقتراح المتعلق بتعديل المادة ٥٠ أ)، من أجل زيادة عدد أعضاء المجلس، وذلك بالاقتران مع الاقتراح المتعلق بتعديل المادة ٥٦ من الاتفاقية، من أجل زيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية. وفيما يلي قرارات المجلس خلال دورته ٢٠٧ فيما يخص هذين الاقتراحين، على النحو المبيّن في الفقرات من ١٤ إلى ٢١ من محضر القرارات C-DEC 207/13.

١٤- استأنف المجلس (207/7 و 207/12) وأنهى نظره في البندين معاً. وأُشير 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، إلاّ 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 إرجاء مزيد من النظر في هذه البنود إلى جلسة لاحقة خلال الدورة الحالية كي يتسنّى 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 (207/12)، أوضح ممثلو الدول أن هذه المناقشات لا تزال جارية وبالتالي ينبغي إرجاء مزيد من النظر في هذه البنود إلى حين انعقاد الجلسة الختامية للدورة الحالية.

١٦- وفي معرض تلخيص نتائج عملية التشاور التي جرت بين ممثلي الدول في الفترة الفاصلة بين جلسات المجلس، أفاد ممثل الولايات المتحدة بأنه سعياً لصون مبدأ العمل بالتوافق في الهيئات الرئاسية للإيكاو، تم التوصّل إلى اتفاق بين ممثلي الدول لزيادة عدد المقاعد في المجلس بإضافة أربعة مقاعد أخرى، وزيادتها في لجنة الملاحة الجوية بإضافة مقعدين آخرين، 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 ذلك، 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. وأُفيد 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 أجراها المجلس.

١٩- وفيما يخص استعراض وتحديث مشروعي 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 بملخّص وافٍ من وجهات النظر التي قد تمّ طرحها في المجلس خلال المداولات بشأن هذين البندين.

٢٠- 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 الملاحة الجوية وما يتصل بذلك من مسائل مثل رغبة كل إقليم من الأقاليم في العالم في أن يكون ممثَّلاً في هذه اللجنة. وطُلب 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 التوصّل إلى موقف توافقي.

المرفق (هـ)

القرار الموصى باعتماده من جانب الجمعية العمومية

القرار ٣٩ (أ)

تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو لزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٤٠ عضواً

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 المجلس؛

واعتبرت أنه من الملائم السماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس إلى ٤ وبالتالي زيادة عضوية الدول الأعضاء من ٣٦ عضواً إلى ٤٠ 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 ٥٠ (أ) من الاتفاقية، يجب تعديل الجملة الثانية بالاستعاضة عن العدد "٣٦" بالعدد "٤٠".

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- تقرر أن تقوم الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكورة أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام على البروتوكول؛

ب) يفتح باب التصديق على البروتوكول من جانب أية 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 الأمينة العامة فوراً بإخطار جميع الدول الأطراف في الاتفاقية بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛

و) تقوم الأمينة 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 مقدم إلى الجمعية العمومية بغرض اعتماده

القرار ٣٩-... :

التصديق على بروتوكول تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو

إن الجمعية العمومية:

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو للسماح بزيادة عدد الأعضاء في المجلس؛

ولما كانت الجمعية العمومية ترى أنه من المستصوب للغاية أن يدخل التعديل المذكور أعلاه حيز النفاذ في أسرع وقت ممكن؛

قررت ما يلي:

١- توصي جميع الدول المتعاقدة بأن تقوم بالتصديق في أسرع وقت ممكن على تعديل المادة ٥٠ (أ) من اتفاقية شيكاغو؛

٢- تكلف الأمينة العامة بتوجيه عناية الدول المتعاقدة إلى هذا القرار في أسرع وقت ممكن.

———————

المرفق (ز)
مشروع بروتوكول

تعديل المادة ٥٠ (أ) من
اتفاقية الطيران المدني الدولي

وقعت 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 المجلس؛

واعتبرت أنه من الملائم زيادة عدد الأعضاء في المجلس من ٣٦ إلى ٤٠؛

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 للاتفاقية المذكورة:

"في المادة ٥٠ (أ) من الاتفاقية، يجب تعديل الجملة الثانية بالاستعاضة عن العدد "٣٦" بالعدد "٤٠".

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- تقرر أن تقوم الأمينة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي بإعداد بروتوكول باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية، متضمناً التعديل المقترح المذكورة أعلاه ومتضمناً الأحكام الواردة أدناه؛

أ) يوقع رئيس الجمعية العمومية وأمينها العام 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 الأمينة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة بتاريخ إيداع كل تصديق على البروتوكول؛

و) تقوم الأمينة العامة فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة في الاتفاقية المذكورة أو الموقِعة 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.

وبناء على ذلك، وعملاً بالإجراءات المذكورة أعلاه والمتخذه من جانب الجمعية العمومية،

أُعد هذا البروتوكول بواسطة الأمينة العامة للمنظمة.

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

حُرّر في مونتريال في [التاريخ] شهر أكتوبر من سنة ألفين وستة عشرة في وثيقة واحدة باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، بحيث يكون كل منها متساوياً في الحجية. وسيظل هذا البروتوكول مودعاً في أرشيف منظمة الطيران المدني الدولي وسوف تحال النسخ مصدق عليها منه بواسطة الأمينة العامة للمنظمة الى جميع الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولي المحررة في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤.

[ ]	فانغ ليو
رئيس الدورة التاسعة والثلاثين للجميعة العمومية	الأمينة العامة

– انتهى –