



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

### مخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي	
تتضمن ورقة العمل هذه تقريراً عن انتهاك الاتحاد الروسي لسيادة أوكرانيا الخالصة على مجالها الجوي، فضلاً عن ازدواجية تسجيل الطائرات والسماح لها بالطيران دون توافر الوثائق الضرورية، وهو ما اعتبره المجلس استمراراً لمخالفات أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي يتعين إبلاغ الجمعية العمومية به بموجب المادة ٥٤ (ك) من الاتفاقية.	
الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:	
أ) النظر في ورقة العمل هذه والتسليم بالمخالفات التي ارتكبتها الاتحاد الروسي لأحكام الاتفاقية وإدانتها؛	
ب) دعوة الاتحاد الروسي إلى التوقف فوراً عن تلك المخالفات، الواردة في هذه الورقة؛	
ج) اعتماد مشروع القرار الوارد في المرفق (ج).	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "السلامة".
الأثار المالية:	لا تترتب عن هذه الورقة أي آثار مالية مباشرة.
المراجع:	موجز القرارات C-DEC 226/14 موجز القرارات C-DEC 225/8 موجز القرارات C-DEC 225/4 ورقة العمل C-WP/15425، والتتقيح رقم ١ النشرة الإلكترونية رقم EB 2022/29 النشرة الإلكترونية رقم EB 2022/12 كتاب المنظمة AN 3/1.1-22/41 الملحق السادس — تشغيل الطائرات الملحق السابع — علامات جنسية وتسجيل الطائرات الملحق الثامن — صلاحية الطائرات للطيران قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم A/ES-11/L.1 بشأن العدوان على أوكرانيا وثيقة "النظام الداخلي للمجلس" (Doc 7559) وثيقة "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300)

## ١- المقدمة

١-١ تكرر المادة الأولى من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤)، وتسمى فيما يلي الاتفاقية) مبدأ السيادة الكاملة والخالصة لكل دولة على المجال الجوي فوق أراضيها. وبالمثل ينص ميثاق الأمم المتحدة على مبدأ تقادي الدول للجوء إلى التهديد بالقوة أو استخدامها ضد السلامة الإقليمية لأي دولة أخرى.

٢-١ في ٢٠٢٢/٣/٣ اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة، في جلستها الاستثنائية الطارئة الحادية عشرة، القرار رقم A/ES-11/L.1 بشأن العدوان على أوكرانيا. وأكد القرار مجدداً الالتزام بسيادة أوكرانيا واستقلالها ووحدتها وسلامة أراضيها وشجب بأشد العبارات العدوان الذي يشنه الاتحاد الروسي على أوكرانيا في انتهاك لميثاق الأمم المتحدة. ويشمل انتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا انتهاك مجالها الجوي، وهو ما يشكل مخالفة للمادة الأولى من الاتفاقية.

٣-١ تنص المادة ١٨ من الاتفاقية على أنه "لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلًا صحيحًا في أكثر من دولة". علاوة على ذلك، تنص المادة ١٩ على أنه "يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها". وبناءً عليه، يتعين نقل تسجيل طائرة سبق تسجيلها في دولة متعاقدة، على الوجه السليم حسب القانون المحلي المنطبق. كما تتضمن المادة ٢٩ قائمة بالوثائق التي يتعين وجودها على متن الطائرة، ومنها شهادة صلاحية الطيران ورخصة الجهاز اللاسلكي. وتنص الاتفاقية على أن دولة السجل هي التي تُصدر أو تعتمد شهادة صلاحية الطيران (المادة ١٢) أما رخصة الجهاز اللاسلكي فتصدر عن دولة السجل (المادة ٣٠).

٤-١ ينص المرسوم رقم ٤١١ الذي اعتمدته الحكومة الروسية بتاريخ ٢٠٢٢/٣/١٩ ودخل حيز التطبيق في ٢٠٢٢/٣/٢٣، على ازدواجية تسجيل الطائرات التي استأجرتها جهة من روسيا إذا كان المؤجر في بلد يعتبره الاتحاد الروسي "بلدًا غير صديق". وحسب هذا المرسوم لا حاجة لإثبات مسبق لإلغاء التسجيل الأول لأغراض التسجيل الإضافي.

## ٢- الإجراءات التي اتخذتها المنظمة

١-٢ في الجلسة الرابعة من الدورة ٢٢٥ (٢٠٢٢/٢/٢٥) نظر المجلس في البند المعنون "الوضع في أوكرانيا" وأدان انتهاك السلامة الإقليمية لدولة عضو في الأمم المتحدة وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، باعتبار ذلك لا يتوافق ومبادئ ميثاق الأمم المتحدة والمادة الأولى من الاتفاقية، وأكد الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني الدولي والالتزامات ذات الصلة للدول الأعضاء.

٢-٢ علاوة على ذلك، نظر المجلس، في الجلسة الثامنة من الدورة ٢٢٥ (٢٠٢٢ / ٣/٧)، في موضوع "تسجيل الطائرات". وتم إبلاغ المجلس بأن الاتحاد الروسي طلب من مشغليه تسجيل الطائرات المستأجرة، المسجلة أصلاً في بلدان أخرى، في السجل الخاص للاتحاد الروسي. وأفيد، بناءً على ذلك، أن الاتحاد الروسي يعترض، على ما يبدو، تسليم شهادات صلاحية طيران جديدة لتلك الطائرات. وطلب المجلس من الأمانة العامة استيضاح الوضع مع الدولة المتعاقدة المعنية، واتخاذ الإجراءات المناسبة بما يخدم السلامة الجوية، ومواصلة إبلاغ المجلس.

٣-٢ وبناءً عليه، صدرت نشرة إلكترونية بتاريخ ٢٠٢٢ / ٣/١١ تنكّر الدول المتعاقدة بالتزاماتها في صون السلامة الجوية بموجب اتفاقية شيكاغو وملاحقها.

٤-٢ عملاً بالمادة ٢١ من الاتفاقية، تلقت الإيكاو معلومات من عدة دول متعاقدة بخصوص الطائرات التي ربما يستعملها مشغلون روس في الملاحة الجوية الدولية، في حين أن شهادات صلاحية الطيران الخاصة بها معلقة من دول السجل،

كل على حدة. وفي ١٨ مارس ٢٠٢٢ أتيحت هذه المعلومات الحساسة من حيث السلامة الجوية على موقع شبكي مؤمن مخصص. وأرسل، في ذات اليوم، كتاب منظمة AN 3/1.1-22/41 إلى جميع الدول الأعضاء لتذكيرها بالتزاماتها في مجال السلامة الجوية من حيث مراقبة المشغلين الجويين، وطلب اتخاذ خطوات فورية لضمان الامتثال لأحكام الاتفاقية وملاحقتها السادس والسابع والثامن.

٥-٢ وفي ٢٨/٣/٢٠٢٢ وُجِّه إلى الاتحاد الروسي "طلب معلومات إلزامية (MIR)، يلتمس معلومات بشأن الكيفية التي يكفل بها الاتحاد الروسي أن الطائرات يتم إلغاؤها تسجيلها حسب الأصول في الدول الأخرى، قبل أن يضيف تلك الطائرات إلى سجله الخاص، ولا سيما منذ ٢٤/٣/٢٠٢٢.

٦-٢ ونظرا لعدم تقديم أي إثباتات على إلغاء تسجيل الطائرات، واستمرار تشغيل الطائرات دون شهادة صلاحية طيران صحيحة (المادة ٣١ من الاتفاقية) أو رخصة جهاز لاسلكي صحيحة (المادة ٣٠ من الاتفاقية) وكذا دون ضمان الوفاء بمسؤوليات المراقبة ذات الصلة، إرتأى البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) أن هناك خطرا آنيا محققا بسلامة الطيران المدني الدولي. وفي ٢٦/٥/٢٠٢٢ خلصت لجنة التحقق من الشواغل البارزة في مجال السلامة للبرنامج العالمي (USOAP) إلى أنه ينبغي تأكيد وجود شاغل بارز في مجال السلامة لدى الاتحاد الروسي إذا لم يتم تصحيح الوضع بحلول ١٥/٦/٢٠٢٢. وفي ١٥/٦/٢٠٢٢ أُبلغ الاتحاد الروسي بالشاغل البارز في مجال السلامة، وتم تعميم هذه المعلومات على جميع الدول المتعاقدة في الإيكاو بواسطة الإطار الإلكتروني لبرنامج USOAP والنشرة الإلكترونية EB 2022/29.

٧-٢ في الجلسة ١٤ للدورة ٢٢٦ (٢٢/٦/٢٠٢٢) نظر المجلس في ورقة العمل C-WP/15425 Rev. 1، التي قدمتها ١٩ دولة عضوا في مجلس الإيكاو، والتي أشارت إلى أن الاتحاد الروسي ارتكب مخالفات لأحكام المواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من الاتفاقية، حينما أصدر المرسوم رقم ٤١١ وقام بإعادة تسجيل/التسجيل المزدوج الطائرات، وسمح بتشغيل الطائرات التي علقت دولة السجل الوحيدة شهادات صلاحية الطيران والرخص الخاصة بها. وقد طلبت الدول ١٩ الأعضاء في مجلس الإيكاو اتخاذ إجراءات على هذا الأساس من جانب المجلس.

٨-٢ أحاط المجلس علما، بقرار الأغلبية، بوجود شاغل بارز في مجال السلامة دون حل، ودعا الاتحاد الروسي إلى وقف تلك المخالفات للاتفاقية فورا، بغية الحفاظ على سلامة وأمن الطيران المدني، وحثه كذلك على الإسراع بتقويم تلك المخالفات. وطلب المجلس إلى الأمين العام إبلاغ جميع الدول المتعاقدة بتلك المخالفات للاتفاقية، إذا لم يتم تقويمها بعجالة، وذلك عملا بالمادة ٥٤ (ي) من الاتفاقية، كما قرر المجلس عرض هذه المسألة على نظر الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين، وفقا للمادة ٥٤ (ك) من اتفاقية شيكاغو.

### ٣- إثبات المخالفات لأحكام المواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من الاتفاقية

١-٣ ترد مستنسخة في المرفق (أ) (المادتان ١٨ و ١٩) وفي المرفق (ب) (المادتان ٢٩ و ٣١) من ورقة العمل هذه المخالفات لأحكام المواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من الاتفاقية، التي قدمتها الدول ١٩ الأعضاء في مجلس الإيكاو.

### ٤- المادة ٥٤ (ك) من الاتفاقية.

١-٤ عملا بأحكام المادة ٥٤ (ك) من الاتفاقية، يجب على المجلس "إبلاغ الجمعية العمومية بكل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ دولة متعاقدة الإجراءات الملائمة في مدة معقولة بعد إخطارها بوقوع المخالفة".

٢-٤ لا تُعرّف الاتفاقية عبارة "مخالفة" بمعناها الوارد في المادة ٥٤، بالرغم من وجود تفسير سابق بأن أي تصرف يعتبر مخالفة للاتفاقية أو خرقاً أو انتهاكاً أو تجاوزاً لها قد يُجيزُ اتخاذ إجراء من طرف المجلس بموجب المادة ٥٤ (ي) و(ك). ودون الإشارة تحديداً إلى هاتين الفقرتين، سبق للمجلس أن قرر حدوث مخالفة لأحكام الاتفاقية أو مبادئها أو خرقها أو انتهاكها أو تجاوزها. وبهذا الصدد، وافق المجلس، في عام ١٩٩٩ أنه، استمراراً للممارسة السابقة، يجوز له النظر في اتخاذ الإجراءات المنصوص عليها في المادة ٥٤ (ي) و(ك) فحسب إذا تعلق الأمر باعتبارات هامة (الدورة ١٥٨).

٣-٤ وإذا اتخذ المجلس أي قرار بموجب المادة ٥٤ (ي) أو ٥٤ (ك)، وجب عليه مراعاة الأصول الواجبة والمبادئ الأساسية للعدالة. ويعني ذلك، على أقل تقدير، إتاحة فرصة كافية للدول المعنية كي تدلي برأيها في المجلس بموجب المادة ٥٣ من الاتفاقية والقاعدة ٣١ من النظام الداخلي للمجلس (Doc 7559/11).

٤-٤ وتماشياً مع ما سبق، خلص المجلس، في يوم ٢٢/٦/٢٠٢٢، إلى أن الإجراءات التي اتخذها الاتحاد الروسي، على النحو الوارد في الفقرات ١-١ إلى ٤-١ أعلاه، تمثل مخالفة للمواد ١ و١٨ و١٩ و٢٩ و٣١ من الاتفاقية ويتعين إبلاغها إلى الجمعية العمومية كي تنتظر فيها بموجب المادة ٥٤ (ك)، مادام الاتحاد الروسي لم يتخذ الإجراء المناسب في غضون فترة زمنية معقولة من إخطاره بالمخالفات، وذلك بالرغم من الإدانة الشديدة من المجلس ودعوته إلى الامتثال للاتفاقية (موجزا للقرارات رقم C-DEC 225/4 ورقم C-DEC 225/14). وعليه قرر المجلس عرض المسألة على الجمعية العمومية للإيكافو، في دورتها الحادية والأربعين كي تنتظر فيها وفقاً للمادة ٥٤ (ك) من اتفاقية شيكاغو.

#### ٥- الاستنتاجات والإجراء المطلوب من الجمعية العمومية

١-٥ دعا المجلس، في يوم ٢٢/٦/٢٠٢٢، الاتحاد الروسي إلى الوقف الفوري للمخالفات لأحكام المواد ١ و١٨ و١٩ و٢٩ و٣١ من الاتفاقية بغية صون سلامة وأمن الطيران المدني، وحثه على الإسراع بتقويم تلك المخالفات وقرر أن يعرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للنظر فيها بموجب المادة ٥٤ (ك) من الاتفاقية.

٢-٥ يدعو المجلس الجمعية العمومية إلى التسليم بعدم وفاء الاتحاد الروسي بالتزاماته بموجب الاتفاقية وإدانة مخالفاته لأحكامها، على النحو المبين في هذه الورقة.

٣-٥ وبناء عليه، يرجى من الجمعية العمومية أن تنتظر في مشروع القرار الوارد في المرفق (ج).

-----

## APPENDIX A

### **EVIDENCE SUBMITTED IN C-WP/15425 REV. 1 BY 19 MEMBERS OF THE ICAO COUNCIL FOR INFRACTIONS OF ARTICLES 18 AND 19 OF THE CHICAGO CONVENTION (“DUAL REGISTRATION”) BY THE RUSSIAN FEDERATION**

1.1 A large part of the Russian aircraft fleet – 515 aircraft with, according to industry figures, a value of USD 10 billion – is owned by Irish leasing companies. These aircraft are registered in Bermuda, a British Overseas Territory, and in Ireland.

1.2 Decree no. 411<sup>1</sup> was adopted by the government of the Russian Federation on 19 March 2022 and published on 23 March 2022 with an applicability date of 23 March 2022. This Decree provides for dual registration in Russia of aircraft that are leased by a Russian lessee if the lessor is established in a country which the Russian government qualifies as “*unfriendly*” (including the United Kingdom and Ireland). According to Decree 411, no prior evidence of de-registration is required for this additional registration.

1.3 The Transport Minister of the Russian Federation, Vitaly Savelyev, presented Decree no. 411 to the Federation Council of the Russian Federation on 22 March.<sup>2</sup> In his address, he made the following statements:

- “This piece of legislation aims at forbidding companies to return the aircraft”.
- “We are now transferring aircraft from the Bermudan to the Russian Registry. So far, we have transferred almost 800 of them, we insure them with a Russian insurance company and they will stay in Russia”.
- “We are looking for a legal way, we try to find a solution with leasing companies. However, so far this does not work. They refuse an agreement on re-payment and purchase of those planes by Russia, they insist on their return”.
- “We have not lost all hope yet, but we will not return them. If we did, Russia would remain without aviation. That is why the government adopted these decisions”.

1.4 On a question whether maintenance of these aircraft can be done in the West, Transport Minister Savelyev responded that this was not possible as “we took/appropriated foreign property”.

1.5 As a consequence, most of these aircraft that are registered in Ireland or Bermuda and that are owned by leasing companies which are established in Ireland and have been illegally expropriated are now dually registered in the Russian Federation.

1.6 It is important to stress that throughout the reference period these aircraft have always remained on the Bermudan and Irish registries.

1.7 The Irish civil aviation authority has publically announced that it “*will only deregister aircraft on request from the registered owner, in accordance with relevant Irish legislation and procedures. This also ensures an aircraft is not deregistered until a registered mortgage or ICAO Cape Town -*

---

<sup>1</sup> Decree no. 411 “On the peculiarities of state registration of civil aircraft in the State Register of Civil Aircraft of the Russian Federation and the peculiarities of state registration of rights to aircraft and transactions with them”

<sup>2</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=2A3Y6eR1irw>

*irrevocable deregistration and export request authorisation (IDERA) is discharged.*<sup>3</sup>

1.8 The Bermudan authorities have also publically announced that they will only “*deregister aircraft on request from the owner, in accordance with relevant BCAA legislation and procedures, that ensures an aircraft is not deregistered until a registered mortgage or ICAO Cape Town - irrevocable deregistration and export request authorisation (IDERA) is discharged.*”<sup>4</sup>

1.9 To provide for the necessary transparency and to alert aviation authorities worldwide, the Irish and Bermudan authorities have published lists with registration details for such aircraft.<sup>5</sup>

1.10 These lists can also be accessed via a hyperlink on the USOAP website of the ICAO Secretariat<sup>6</sup>.

1.11 The following list provides only a limited number of examples for double registered aircraft (primary/current registration in Ireland and double registration in the Russian Federation):

<b>Mark (Registration)</b>	<b>Aircraft name (Type certificated model)</b>	<b>Serial No. (Type certificate)</b>	<b>Certificate number</b>	<b>CoR issue date (dd/mm/yyyy)</b>	<b>Purported Russian dual registry marks*</b>
EI-UNL	BOEING 777-312	28515	UNL/COAN/07	19/04/2021	RA73279
EI-UNM	BOEING 777-312	28534	UNM/COAN/08	04/08/2021	RA73280
EI-UNN	BOEING 777-312	28517	UNN/COAN/07	19/04/2021	RA73281
EI-UNP	BOEING 777-312	28516	UNP/COAN/08	14/07/2021	RA73282
EI-XLC	BOEING 747-446	27100	XLC/COAN/08	20/07/2021	RA73283
EI-XLD	BOEING 747-446	26360	XLD/COAN/07	16/08/2021	RA73284
EI-XLE	BOEING 747-446	26362	XLE/COAN/08	15/02/2021	RA73285
EI-XLF	BOEING 747-446	27645	XLF/COAN/08	16/03/2021	RA73286
EI-XLH	BOEING 747-446	27650	XLH/COAN/09	10/09/2021	RA73288
EI-XLI	BOEING 747-446	27648	XLI/COAN/08	29/04/2021	RA73289
EI-XLJ	BOEING 747-446	27646	XLJ/COAN/09	16/03/2021	RA73290
EI-XLM	BOEING 747-	28028	XLM/COAN/07	20/07/2021	RA73291

<sup>3</sup> <https://www.iaa.ie/commercial-aviation/sanctions>

<sup>4</sup> [https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices\\_BACs\\_OTARs/Notice%20Status%20of%20Bermuda%20Registered%20Aircraft%20-%20Russian%20Air%20Operators%20FA.pdf](https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Notice%20Status%20of%20Bermuda%20Registered%20Aircraft%20-%20Russian%20Air%20Operators%20FA.pdf)

<sup>5</sup> <https://www.iaa.ie/commercial-aviation/sanctions>

[https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices\\_BACs\\_OTARs/Bermuda%20Aircraft%20Registry%20-%20Russian%20Air%20Operators.pdf](https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Bermuda%20Aircraft%20Registry%20-%20Russian%20Air%20Operators.pdf)

<sup>6</sup> <https://soa.icao.int/USOAP/CMAUnifyLogin/Index.aspx?ReturnUrl=%2fUSOAP%2fCMAUnifyLogin%2f>

EI-XLP	412 BOEING 777- 312	28531	XLP/COAN/07	14/07/2021	RA73292
EI-GES	BOEING 777- 31HER	32706	GES/COAN/04	11/02/2021	RA73274
EI-GET	BOEING 777- 31HER	32709	GET/COAN/05	20/01/2022	RA73275
EI-GEU	BOEING 777- 31HER	32710	GEU/COAN/04	19/04/2021	RA73276
EI-GFA	BOEING 777- 31HER	32715	GFA/COAN/05	26/08/2021	RA73277
EI-GFB	BOEING 777- 31HER	32730	GFB/COAN/05	26/08/2021	RA73278
EI-GIH	BOEING 737- 86N	32659	GIH/COAN/03	21/06/2021	RA73264
EI-GWF	AIRBUS 330- 323	1265	GWF/COAN/01	20/05/2021	RA-73684

---



## APPENDIX B

### **EVIDENCE SUBMITTED IN C-WP/15425 REV. 1 BY 19 MEMBERS OF THE ICAO COUNCIL FOR INFRACTIONS OF ARTICLES 29 AND 31 OF THE CHICAGO CONVENTION (OPERATION OF AIRCRAFT INTERNATIONALLY WITHOUT A “CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS”) BY THE RUSSIAN FEDERATION**

1.1 The following list contains only a few examples of aircraft that have been (and still are) internationally operated by Russian airlines without holding a valid Certificate of Airworthiness as prescribed under the Chicago Convention:

- Aeroflot Airlines flight SU569 from Colombo (Sri Lanka) to Moscow on 6 June 2022, operated with an A330-300 (MSN 1301), Bermudan registration mark VQ-BMY. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U68641 from St Petersburg to Khudzhand Airport (Tajikistan) on 17 May 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10632), Bermudan registration mark VP-BFM. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U62879 from St Petersburg to Dushanbe (Tajikistan) on 11 May 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10476), Bermudan registration mark VP-BFI. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft returned from Dushanbe to Russia the following day.
- Ural Airlines flight U62879 from St Petersburg to Osh (Kyrgyzstan) on 14 April 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10632), Bermudan registration mark VP-BFM. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft then also returned from Osh to Russia.
- Ural Airlines flight U68429 from Moscow to Khudzhand Airport (Tajikistan) on 25 March 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10600), Bermudan registration mark VP-BFJ. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft then also returned from Khudzhand to Russia.
- Royal Flight RL729 from Moscow (SVO) to Sharm-el-Sheikh on 6 March 2022, operated with a B767-300ER (MSN 27617), Bermudan registration mark VP-BLG. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 5 March 2022.
- Aeroflot flight SU401 from Cairo to Moscow on 3 March 2022, operated with an A321-251-NX (MSN 10595), Bermudan registration mark VP-BXT. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U67004 from Hurghada to Moscow (DME) on 3 March 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10667), Bermudan registration mark VP-BFO. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.

1.2 The flight history of the concerned aircraft provides for a better understanding of the dimension of this non-respect of fundamental provisions of the Chicago Convention. Examples are:

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-73800#2b749123>

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-73800/#2b641675>

-----



## المرفق (ج)

### مشروع قرار الجمعية العمومية

القرار: A41/xx مخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

إن الجمعية العمومية

إذ نظرت في البند المتعلق بمخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي،

وإذ تذكر بأن الجمعية العامة للأمم المتحدة أكدت مجدداً، لدى اعتماد القرار A/ES-11/L.1 بشأن العدوان على أوكرانيا، التزامها بسيادة أوكرانيا واستقلالها ووحدتها وسلامة أراضيها، وشجبت بأشد العبارات العدوان الذي شنه الاتحاد الروسي ضد أوكرانيا في انتهاك لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة؛

وإذ تأخذ في الاعتبار أحكام ومبادئ اتفاقية الطيران المدني الدولي وأن الهدف الأساسي للإيكاو هو ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في أرجاء العالم؛

وبالنظر إلى الأهمية القصوى للحفاظ على سلامة الطيران المدني الدولي، وإلى أنه بمجرد أن تعتمد دولة متعاقدة إلى تسجيل طائرة، يقع عليها عدد من الالتزامات المتصلة بالسلامة، بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها؛

وإذ تشير إلى أن مجلس الإيكاو أدان، في ٢٥/٢/٢٠٢٢، انتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، وهو ما يتنافى وأحكام المادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وحث الاتحاد الروسي على الوقف الفوري لأنشطته غير المشروعة ضماناً لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي في جميع المناطق المتضررة والوفاء بالتزاماته بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وإذ تشير إلى أن الإيكاو أكدت في ١٥/٦/٢٠٢٢ وجود شاغل بارز من شواغل السلامة لم يُحل من جانب الاتحاد الروسي، وأن مجلس الإيكاو نظر، في ٢٢/٦/٢٠٢٢، في ورقة عمل قدمتها ١٩ دولة من الدول الأعضاء في مجلس الإيكاو، فضلاً عن مخالفة المادة ١ من الاتفاقية والمخالفات المبينة لأحكام المواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ المتصلة بازدواجية تسجيل الطائرات من جانب الاتحاد الروسي بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادات صحيحة لصلاحية الطيران. وإلى أن المجلس دعا، بهذا الخصوص، الاتحاد الروسي إلى الوقف الفوري لتلك المخالفات لأحكام الاتفاقية والتعجيل بتقويمها؛

وحيث إنَّ الاتحاد الروسي لم يتخذ الإجراءات الملائمة ضمن مهلة زمنية معقولة بعد الإبلاغ عن المخالفات، على الرغم من الإدانات الشديدة من طرف المجلس والدعوات التي وجهها للامتثال لاتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وحيث إن مجلس الإيكاو قرر أيضاً عرض هذه المسألة على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين، عملاً بأحكام المادة ٥٤ (ك) من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

تقرر ما يلي:

- ١- تؤيد قرار مجلس الإيكاو بأن قيام الاتحاد الروسي بانتهاك السلامة الإقليمية لأوكرانيا وسيادتها، بما في ذلك مجالها الجوي، والتسجيل المزدوج للطائرات بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادات صحيحة لصاحبة الطيران، يشكلان مخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهو قرار يتماشى والمادة ٥٤ (ك)؛
- ٢- تشجب مواصلة الاتحاد الروسي ارتكاب تلك المخالفات للمواد ١ و ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، متجاهلاً ما أبداه مجلس الإيكاو من شواغل وإدانات؛
- ٣- تدين قيام الاتحاد الروسي بانتهاك سيادة المجال الجوي لأوكرانيا والتسجيل المزدوج للطائرات بما يسمح بتشغيل تلك الطائرات دون شهادة صلاحية طيران صحيحة، وهو ما يشكل مخالفات لاتفاقية الطيران المدني الدولي وتهديداً خطيراً لسلامة وأمن الطيران المدني الدولي؛
- ٤- توجه نداءً عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لوقف الإجراءات التي تتطوي على مخالفات لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي حتى يمثل امتثالاً صارماً لأحكام الاتفاقية وملاحقتها؛
- ٥- توجه نداءً عاجلاً إلى الاتحاد الروسي لحل المسائل المتعلقة بالطائرات المستأجرة المسجلة في الدول المتعاقدة الأخرى والتي أعيد تسجيلها في الاتحاد الروسي، ومنع تشغيل تلك الطائرات دون شهادات صلاحية طيران صحيحة، بغية تقويم المخالفات للمواد ١٨ و ١٩ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي؛
- ٦- تطلب إلى المجلس أن يُبقي هذه المسألة قيد نظره ويرفع تقارير إلى الجمعية العمومية حسب الاقتضاء؛
- ٧- توجه الأمين العام إلى استرعاء اهتمام جميع الدول المتعاقدة فوراً لهذا القرار.

— انتهى —