



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

مشروع تقرير عن البند ٢٧ من جدول الأعمال

النص المرفق بشأن البند رقم ٢٧ مقدم الى اللجنة الاقتصادية للنظر فيه.

البند رقم ٢٧: تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي، ونتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي

١:٢٧ تسهيلات للنظر في هذا البند من جدول الأعمال، قسمته اللجنة الاقتصادية الى المواضيع التالية: تقرير من المجلس عن نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتطورات تجارة الخدمات، وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، والمسائل التنظيمية الأخرى والعوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني.

تقرير من المجلس عن نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتطورات تجارة الخدمات

٢:٢٧ قدم المجلس في الجزء الأول من الوثيقة رقم WP/9 تقريراً الى الجمعية العمومية عن الأعمال التحضيرية للمؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي المعقد في مارس ٢٠٠٣ وعن نتائجه وأعمال متابعته. وورد في الاضافة رقم (١) لتلك الوثيقة تحديث للبيانات عن أنشطة المتابعة التي أجرتها الأمانة العامة مؤخرًا. ودعا المجلس الجمعية العمومية الى الاحاطة علماً بذلك التقرير والنظر في التعديلات المقترحة ادخالها على الأجزاء ذات الصلة في القرار A33-19 بشأن "التعاون في الترتيبات التنظيمية"، بهدف اقرارها في اطار بحث البند ٣١ من جدول الأعمال. وقدم المجلس في الجزء الثاني من الوثيقة رقم WP/9 تقريراً عن تطورات تجارة الخدمات التي استجبت بعد الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، ودعا الجمعية العمومية الى الاحاطة علماً به والنظر في التعديلات المقترحة ادخالها على الجزء ذي الصلة من القرار A33-19 بشأن "تجارة الخدمات"، بهدف اقرارها في اطار البند ٣١ من جدول الأعمال.

٣:٢٧ قدم الأردن في الوثيقة رقم WP/214 بالنيابة عن أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني موجزاً لتطور تنظيم النقل الجوي في ذلك الاقليم، وأبرز بعض التحديات التي تواجه الدول في عملية التحرير. وطالبت تلك الدول باستمرار التعاون بين الايكاو وجميع المنظمات المعنية بالنقل الجوي حتى يتسنى تقديم المساعدة والمشورة والارشاد الى الدول النامية في مجال وضع القواعد اللازمة للتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي.

٤:٢٧ قدمت عُمان في الوثيقة رقم WP/217 بالنيابة عن أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني معلومات عن خبراتها في مجال تحرير قطاع النقل الجوي، وطلبت من الايكاو تقديم المساعدة لفك القيود التنظيمية عن النقل الجوي في الدول العربية طبقاً لتوصيات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

٥:٢٧ أعرب المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة رقم WP/219 عن دعمه للتحرير التدريجي لقطاع النقل الجوي الدولي، وأيد دور الايكاو القيادي العالمي والاطار الذي وضعته لعملية التحرير. ورأى المجلس الدولي للمطارات ضرورة اقامة الاعتبار للقيود على السعة والبنية الأساسية المطلوبة على الأجل الطويل عند النظر في اجراءات التحرير، وحث الدول على أن تدرج المطارات في عملية التحرير وفي المفاوضات التي تجرى حول الخدمات الجوية.

٦:٢٧ عرض اتحاد امريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء في الوثيقة رقم WP/119 آراءه واقتراحاته بشأن عدد من المسائل التنظيمية التي تؤثر أكثر من غيرها على العلاقات في مجال النقل الجوي بين دول أمريكا اللاتينية. وطالب بتقديم الدعم القوي الى الايكاو بوصفها الهيئة التي تعالج جميع المسائل التي تؤثر على صحة صناعة النقل الجوي بما يعود بالخير على مجتمع النقل الجوي.

٧:٢٧ أبرز الاتحاد الدولي لعمال النقل في الوثيقة رقم WP/136 بعض نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي، ولا سيما تلك التي تتعلق بتوفير ضمانات للتحرير الاقتصادي ومشاركة جميع الهيئات المعنية، بما فيها العمالة، في عملية التحرير. وقدّم بعض الاقتراحات التي تتعلق بأعمال المتابعة التي ينبغي أن تقوم بها الدول والايكاو، بما في ذلك مشروع تعديل لقرار الجمعية العمومية A33-19.

٨:٢٧ شرحت منظمة السياحة العالمية في الوثيقة رقم WP/201 مفهوم "الطرق الجوية الأساسية لتطوير السياحة" الذي وضعته لتعزيز الخدمات الجوية المتجهة نحو البلدان الفقيرة. وتوخيا لتحقيق مفهوم استخدام النقل الجوي والسياحة عن قصد كأداة للتنمية، طالبت تلك المنظمة بالاسراع بانجاز دراسة الايكاو لهذا المفهوم، في وقت مبكر وتنفيذه بصورة تدريجية.

٩:٢٧ شرحت كوبا في وثيقة المعلومات رقم WP/47 تجاربها الحديثة في مجال التطوير التدريجي للنقل الجوي، وسلطت الأضواء على سياسة النقل الجوي التي تنتهجها، واتفاقات تحرير الخدمات الجوية، ونمو الطلب على الحركة الجوية، وتحسين البنية الأساسية للمطارات. وقدمت الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لجنة لاكاك) في وثيقة المعلومات رقم WP/196 موجزا للتقدم الذي أحرزه اقليم امريكا اللاتينية والكاربيبي في عملية التحرير، مع التركيز على مختلف الاتفاقات شبه الإقليمية. وقدم الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الغربية في وثيقة المعلومات رقم WP/253 ملخصا عن تنفيذ برنامج مشترك بين الدول الأعضاء فيه في مجال النقل الجوي، بما فيه من مشاريع تخص التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، والاطار القانوني لهيئات الطيران المدني، والأعمال الرامية الى تعزيز السلامة الجوية وأمن الطيران.

١٠:٢٧ قدمت الدول الأعضاء في لجنة لاكاك في الوثيقة رقم WP/45 وتصويبها رقم (١) آراءها وخبرتها حول عواقب ادراج خدمات النقل الجوي في "الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات"، ومدى تأثير الخدمات الجوية من جراء ذلك. وشددت تلك الدول على أن الايكاو هي صاحبة الدور القيادي وهي المختصة بالمسائل المتعلقة بخدمات النقل الجوي، ودعت الجمعية العمومية الى التسليم بدور الايكاو في مجال تنظيم وتحرير النقل الجوي الدولي والتأكيد عليه من جديد في اطار عمل الايكاو.

١١:٢٧ عند مناقشة نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وتطورات تجارة الخدمات، كان الانتباه مركزا على بعض نتائج ذلك المؤتمر، ودور الايكاو، والتعديلات المقترحة ادخالها على البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، بالصيغة التي وردت بها هذه التعديلات في مرفق الوثيقة رقم WP/9.

١٢:٢٧ أخذت اللجنة علما أن من بين أعمال متابعة ذلك المؤتمر دراسات كانت قد بدأت عن تأثير عملية التحرير على السلامة والأمن، ومفهوم الخدمات الجوية الأساسية، ورأت أن يشمل هذا المفهوم مفهوم تحديد الطرق الجوية الحيوية للسياحة على النحو الذي تشجعه منظمة السياحة العالمية.

١٣:٢٧ من بين نتائج ذلك المؤتمر استنتاج يقضي بالتعجيل بتحرير قطاع نقل البضائع جوا، وافراد انتباه مستقل له ليحصل على التركيز والدعم بصفة خاصة. ورأت اللجنة ضرورة حث الدول على النظر في تحرير هذا القطاع على حدة وبسرعة حتى تظهر فوائده الواضحة على تنمية التجارة والاقتصاد. ورأت اللجنة أن المرفق النموذجي الذي يخص خدمات البضائع الجوية، والذي أقره ذلك المؤتمر، يعد وسيلة مفيدة للتحرير، وأعربت اللجنة أيضا عن دعمها لاتباع نهج انفرادي لتحرير البضائع الجوية، ولا سيما عمليات نقل البضائع وحدها.

١٤:٢٧ دارت مناقشة كثيفة حول دور الايكاو في وضع الارشادات للتحريير، وهو الدور المذكور في القسم الرابع عن تجارة الخدمات في البيان الموحد بصيغته الواردة في مرفق الوثيقة رقم WP/9. وأيد مندوبون كثيرون استمرار الايكاو في أخذ زمام القيادة، باعتبارها المنظمة العالمية ذات الخبرة والدراية، ويوصفها الأفضل لتطوير وتشجيع وتسهيل التحريير، مع مراعاة السلامة الجوية وأمن الطيران والاعتبارات البيئية. ورأى مندوبون آخرون أنه لا ينبغي النظر الى هذا الدور على أنه أعطى للايكاو دون غيرها، وأنه لا بأس من قيام منظمات أخرى بدور في هذا الصدد، ومنها منظمة التجارة العالمية ومحفل التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ. وتم الاعراب عن رأي مفاده أنه مهما اختلفت الآراء حول أنسب محافل التحريير، تظل الحقيقة الواقعة هي ضرورة استمرار الايكاو في أداء دورها القيادي في المستقبل القريب. ومع ذلك بينت بعض الوفود أنها تعتزم النهوض بالتحريير من خلال مثل هذه المحافل الأخرى، واقترحت وضع عبارة "دور قيادي عالمي" في صيغة النكرة بدلا من صيغة التعريف في الفقرة ٦ أ) من منطوق القرار من القسم الرابع من مرفق الوثيقة رقم WP/9 بشأن تجارة الخدمات.

١٥:٢٧ فيما يخص الفقرة ٢ من منطوق القرار في القسم الثاني من مرفق الوثيقة WP/9، بشأن التعاون في الترتيبات التنظيمية، وافقت اللجنة أيضا على تعديل عبارة "لأية دولة نامية أو دول نامية" لتصبح "لأية دولة أو دول، ولاسيما الدول النامية". وسوف يمكن هذا التغيير أي دولة تنتمي الى أحد التجمعات غير تجمعات الدول النامية من استخدام هذه الصيغة بما يتوافق مع الارشادات السياسية التي وضعها المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي عام ١٩٩٤.

١٦:٢٧ تضمنت الوثيقة رقم WP/136 اقتراحا بادخال تعديل على البيان الموحد، للإشارة الى دور أصحاب المصلحة الآخرين، ولم يحظ هذا الاقتراح بالتأييد. وفيما يتعلق بمشاركة العمالة في مفاوضات الخدمات الجوية وفي محافل الايكاو المختصة بمسائل النقل الجوي، رأت اللجنة من الأفضل اتباع نهج عملي لكل حالة على حدة بدلا من اقرار سياسة عامة بشأن هذه المشاركة.

ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

١٧:٢٧ قدمت هولندا في الوثيقة WP/96 نيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء بها وصفا للتطورات الأخيرة في سياسة الجماعة الأوروبية فيما يرتبط بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وتعيينهم. وأدت التطورات القانونية الى نهج جديد للجماعة فيما يرتبط باتفاقات الخدمات الجوية الدولية، والتي دعت ضمن ما دعت اليه، الى مرونة أكبر على المستوى الدولي بشأن مسألة ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وتعيين شركات الطيران. وسعت الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء الى الحصول على الاعتراف بسياسة الجماعة الجديدة في علاقاتها الثنائية مع دول الايكاو الأخرى وطلبت من شركائها ابداء مرونة في مواقفهم تمثيا مع الاستنتاجات الختامية الصادرة عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي.

١٨:٢٧ في الوثيقة WP/244 والتصويب رقم ١، عرضت دول الأرجنتين والبرازيل وفيجي والهند واليابان ومنغوليا وباكستان والفلبين وجمهورية كوريا والمملكة العربية السعودية وفيتنام آراءها بشأن مسألة تحريير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم. ورأوا أن الايكاو ينبغي أن تكون حذرة في التعامل مع هذه المسألة وأن النهج التنظيمي تجاه هذه المسألة ينبغي أن يترك لكل دولة لتقرره وفقا لاختيارها.

١٩:٢٧ حثت سنغافورة في الوثيقة WP/156 الدول على تحريير معايير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وشددت على أهمية وجود نهج منفتح وتشاوري لدى الدول لفهم وتحديد حلول لشواغلها المحددة. ويمكن لهذا النهج أن يمهد الطريق أمام الدول للوصول الى حل وسط مشترك لتكييف أطر التحريير الراهنة بدون الاخلال بمصالحها.

٢٠:٢٧ اعتبر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) في الوثيقة WP/64 قواعد تحرير ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم خطوة رئيسية نحو خلق صناعة طيران عالمية. وأبرز التقدم المحرز في هذا المجال منذ المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي وبعض التطورات التنظيمية البارزة مثل تلك التي حدثت في الاتحاد الأوروبي. ورحبت الأياتا بالمحفزات الجديدة للتغيير ودعت الدول الى احراز تقدم في التحرير في هذا المجال.

٢١:٢٧ أقر أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في الوثيقة WP/259 بدور الايكاو كمحفل عالمي ذي خبرة كبيرة في تقديم الارشادات لأعضائها في التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي بما يفيد مجتمع الطيران الدولي برمته. واقترحو أن تنظر الدول في استخدام البند النموذجي الذي وضعته الايكاو لتعيين شركات الطيران وتفويضها في اتفاقات الخدمات الجوية التي تبرمها.

٢٢:٢٧ أثناء المناقشات التي أعقبت عرض أوراق العمل، حظيت نتائج المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بتأييد واسع النطاق فيما يخص ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم. وتم استعراض الانتباه الى التقدم المحرز منذ المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بما في ذلك النهج العملي الذي اتبعته دول كثيرة في مسألة الملكية والسيطرة. وأحاطت اللجنة علما أيضا بالعمل الذي انجزته الايكاو بما في ذلك اعداد قاعدة بيانات سياسات الدول ومواقفها وممارساتها بشأن ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم وهي القاعدة التي أعدتها الأمانة العامة والتي تقدم معلومات مفيدة بشأن سياسات الدول وممارساتها ومواقفها الخاصة بهذا الموضوع.

٢٣:٢٧ أحاطت اللجنة علما بأن بعض الوفود قد دعت الى مواصلة التقدم المحرز بشأن التحرير في هذا المجال لمواكبة التطورات الجديدة كذلك التي حدثت في الاتحاد الأوروبي واقترحه بتعديل اتفاقات خدمات الملاحة الجوية لديه مع الأطراف الثالثة بغية الاستجابة لمفهوم الملكية والسيطرة لدى الجماعة. ورأت وفود أخرى أن النهج التنظيمي تجاه هذه المسألة ينبغي أن تقرر كل دولة على حدة بالنظر الى الطبيعة الحساسة للمسألة والاختلاف في أوضاع الدول وحاجاتها.

٢٤:٢٧ شعرت اللجنة أن توافق الآراء الذي تم التوصل اليه بشأن هذه المسألة في الاجتماع العالمي الخامس للنقل الجوي ولاسيما ما يخص احترام سيادة الدولة والحاجة الى وجود مرونة وتعاون، قد مثلت اطارا تنظيميا عمليا ومتوازنا. وأعدت التأكيد على أن هدف التطور التنظيمي الجاري، بما في ذلك التطور الخاص بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، هو خلق بيئة تشغيلية يمكن للنقل الجوي الدولي أن يتطور ويزدهر فيها بطريقة مستقرة وكفاءة واقتصادية بدون الاخلال بالسلامة والأمن. وتقوم كل دولة بتحديد مسارها وسرعة التغيير التنظيمي الخاص بها بأسلوب مرن وباستخدام السبل الانفرادية أو الثنائية أو الاقليمية أو متعددة الأطراف أو العالمية وفقا للظروف. وتهدف الارشادات التي وضعتها الايكاو الى أن تيسر للدول عملية التحرير وأن يكون استخدام الدول لها اختياريا وحسب تقديرها.

٢٥:٢٧ فيما يخص التطورات التي حدثت في الاتحاد الأوروبي، طلب عدد من المندوبين المزيد من التوضيح من الاتحاد الأوروبي بشأن سياسته الجديدة. وازافة الى ذلك، قدم اقتراح بأن تقوم الايكاو بدراسة الآثار الفنية والاقتصادية والقانونية التي يمكن أن يسفر عنها هذا التغيير على علاقات الطيران بين الدول وتقديم الارشادات الضرورية الى الدول (مثل ما يخص مفاوضات الخدمات الجوية التي تشمل مجموعات الدول) وحظي هذا الاقتراح بتأييد.

المسائل التنظيمية الأخرى

٢٦:٢٧ قدمت كولومبيا في الوثيقة WP/212 نيابة عن أعضاء لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني معلومات بشأن بعض أوجه التقدم المحرز مؤخرا في حقوق والتزامات مستخدمي خدمات النقل الجوي في العالم وفي اقليم أمريكا اللاتينية.

واقترحت أن تواصل الايكاو رصد التطور في هذا المجال ودراسة امكانية تطبيق صيغة من صيغ المشاركة متعددة الأطراف مثل امكانية وضع مدونة سلوك عالمية.

٢٧:٢٧ قدمت المفوضية الأوروبية في وثيقة المعلومات WP/87 شرحا للتشريع الجديد الذي اعتمده البرلمان الأوروبي ومجلس وزراء الاتحاد الأوروبي في ٢١/٤/٢٠٠٤ والذي يحدد الحد الأدنى من شروط التأمين لعمليات النقل الجوي من وإلى أراضي الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وعبرها.

٢٨:٢٧ قدمت المفوضية الأوروبية في وثيقة معلومات أخرى WP/90 وصفا للقاعدة التي اعتمدها الجماعة الأوروبية في أوائل عام ٢٠٠٤ والتي تقرر قواعد مشتركة جديدة بشأن تعويض الركاب ومساعدتهم في حالة منعهم من الصعود على متن الطائرة أو إلغاء الرحلات الجوية أو تأخيرها لمدد طويلة.

٢٩:٢٧ أحاطت اللجنة علما في المناقشات بأن مسألة حماية مصالح المستهلك قد أصبحت هامة على المستوى العالمي. ولكن فيما يخص الأساليب متعددة الأطراف، فبينما كان هناك بعض التأييد لإيجاد توحيد في النظم الراهنة لتجنب مخاطر التطبيقات خارج حدود الدولة والتضارب المحتمل، أعيد إلى الأذهان أن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي لم يطلب من الايكاو الاضطلاع بوضع مدونة سلوك عالمية. وأعرب عن رأي مفاده أنه من المستصوب أن يترك لكل دولة أو اقليم اتخاذ القرار بشأن التدابير الملائمة من أجل مراعاة المواقف المختلفة وتوقعات المستهلك. وأشار أيضا الى عدم حدوث تضارب حقيقي بين الشروط التنظيمية المختلفة، ذلك أن التدابير التنظيمية الراهنة تطبق في العادة عمليا على أساس بلد المنشأ. وأحاطت اللجنة علما بهذه التعليقات ووافقت على أن الايكاو ينبغي أن تواصل رصد التطورات المتعلقة بالالتزامات الطوعية والتنظيم الحكومي لمصالح المستهلك وأنها ينبغي أن توزع المعلومات على الدول بأسلوب ملائم.

العوامل الخارجية التي تؤثر على الطيران المدني

٣٠:٢٧ استرعت كوبا الانتباه في الوثيقة WP/251 الى تحليلها للعواقب المالية والعواقب المتعلقة بالسلامة في الطيران المدني الكوبي لبعض الاجراءات الناتجة عن الحظر الاقتصادي والتجاري الذي تفرضه الولايات المتحدة على كوبا. ودعت كوبا الجمعية العمومية الى الاقرار بأن هذه الاجراءات قد تمثل انتهاكا لمبادئ اتفاقية شيكاغو وأن تبلغ الايكاو منظمة الأمم المتحدة بتلك الآثار وأن يتم تقديم تقرير سنوي الى المجلس.

٣١:٢٧ استرعت جمهورية ايران الاسلامية الانتباه في الوثيقة WP/297 الى الحظر التجاري الذي تفرضه الولايات المتحدة على بعض الدول المتعاقدة، ومنها ايران، فيما يخص الطائرات وقطع الغيار وخدمات ما بعد البيع وبعض معدات نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والتي اعتبرتها تمييزية وضد الأهداف والغايات المنصوص عليها في المادة الرابعة والأربعين من اتفاقية شيكاغو. وطلبت من الجمعية العمومية أن تنظر في المسائل المثارة وأن تتخذ التدابير اللازمة بغية تمهيد الطريق أمام رفع هذا الحظر لكي تتمتع الدول المتأثرة بفرص متساوية وتستطيع تحسين مستويات السلامة والأمن لديها.

٣٢:٢٧ في المناقشات التي أعقبت ذلك، أبدى عدد من الوفود تأييدهم للموقفين اللذين اتخذتهما كوبا وإيران وللجراءات المقترحة في وثيقتيهما. ففي رأيهم، يعتبر أن الحظر التجاري أسفر عن تأثير عكسي من حيث السلامة والأمن على مشاركة هذه الدول في النقل الجوي الدولي. كما أثر على قدرتها على الوفاء بالتزاماتها الخاصة بالسلامة في اطار اتفاقية شيكاغو. وكان هناك شعور بعدم امكانية اتاحة الفرص العادلة للتشغيل وتحقيق التوازن التنافسي المعقول عند منع الوصول الى التكنولوجيا الجديدة لتجديد الأساطيل وقطع الغيار ومعدات الطيران المتعلقة بالسلامة الجوية. وبينما كانت

المسألة لها أصول سياسية، اعتبر مقدا الوثيقتين أنها تتعلق بصفة أساسية بالسلامة وأنها مسألة فنية وبالتالي تدخل في صلاحيات الايكاو كوكالة فنية دولية. وشعروا أيضا أنه ينبغي للايكاو أن تدرس هذه المسألة حيث أنها تتعلق بمبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو.

٣٣:٢٧ كان موقف الولايات المتحدة هو أن هذه مسألة ثنائية حساسة بين الأطراف المعنية وأنها مسألة لها أصول وتشعبات أكبر في السياسة الخارجية. ولهذا رأت الولايات المتحدة أنه لا ينبغي للايكاو أن تحللها ولا أن تقدم تقارير عنها كما هو مطلوب في الوثيقتين. واسترعت الولايات المتحدة الانتباه أيضا الى أصول وأهداف النزاعين الثنائيين وأشارت، فيما يخص جانب السلامة في المسألة، الى أن الولايات المتحدة قد وافقت في الماضي على تصدير بعض معدات الطيران الى ايران على أساس كل حالة على حدة عندما كانت المسألة متعلقة بالسلامة. وأعرب عن بعض التأييد لرأي الولايات المتحدة بأن المسألة كانت في الأساس مسألة ثنائية.

٣٤:٢٧ وفي اطار نقطة نظام، أعربت كوبا وايران عن اعتراضاتهما على بعض العناصر السياسية التي أثرت في مجرى مناقشات اللجنة بشأن هذه المسألة. فضلا عن ذلك، اعترضت كوبا على تقديم عوامل خارجية رأت أنها تؤثر على شؤونها الداخلية. وأعدت كل من كوبا وايران التأكيد على رأييهما بأن الحظر عليهما قد أثار مسائل تتعلق بالسلامة وينبغي للجمعية العمومية أن تعالجها.

٣٥:٢٧ أقرت اللجنة بأن هذه المسألة كانت معقدة ودقيقة وحساسة ونتاجت عنها آراء قوية من كلا الجانبين ولكنها مسألة لا تستطيع أن تحلها اللجنة الاقتصادية على وجه الخصوص. ولذلك فقد تقرر أن يعرض رئيس اللجنة، أثناء مجريات الجمعية العمومية، هذه المسألة، بما في ذلك الآراء التي أعرب عنها في اللجنة، على رئيس المجلس الذي كانت "مساغيه الحميدة" قد استخدمت في هذه المسألة في مناسبات سابقة.

- انتهى -