



خلاصات من محضر الدورة السادسة والثلاثين (محضر الجلسة العامة التاسعة)

(A36-MIN. P/9)

التحفظات على قرارات الجمعية العمومية A36-22 و A36-24 و A36-28

تتحفظ البرتغال نيابة عن دول الجماعة الأوروبية والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني على قرار الجمعية العمومية A36-22 (بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة) - المرفق (ل) فقط (التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات).

أشار مندوب البرتغال، متحدثاً باسم الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، إلى الفقرة ١٧-٤-٢-٣٨ من ورقة العمل WP/355. وأشار إلى أنه في الاجتماع الحادي عشر للجنة التنفيذية (EX/11)، سجلت الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية والدول الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني تحفظاً رسمياً بشأن المرفق (ل) (التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات)، وهو المرفق بالقرار ١/١٧ (الذي أعيد ترقيمه ليصبح A36-22): بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، التي فهم أنها ستصدر في محضر اجتماع اللجنة التنفيذية. وفيما يلي نص التحفظ الذي أدلى به مندوب البرتغال في اللجنة التنفيذية:

"تدعم الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني نهجاً شاملاً للحد من الانبعاثات الناجمة عن عمليات الطيران يتضمن التقدم المحرز في مجالات التكنولوجيا، والقواعد القياسية، والإجراءات التشغيلية، والتدابير القائمة على آليات السوق. ونرى أنه من الضروري السعي الحثيث لانتهاج هذا النهج الشامل، نظراً إلى أن أي واحد من التدابير المذكورة سوف لن يحدث بمفرده الأثر الكافي في مجال الحد من الانبعاثات الناجمة عن عمليات الطيران كما أكد ذلك تقرير التقييم الرابع الذي نشره الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ.

"وتمشياً مع الالتزامات الدولية والقرارات التي اتخذتها الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية، وبشكل خاص القرار A35-5، تنظر الجماعة الأوروبية في اقتراح تشريعي لإدراج الانبعاثات الناجمة عن عمليات الطيران في الخطة الحالية للاتجار برخص إطلاق الانبعاثات. وهذا يوضح التزام الجماعة الأوروبية باتخاذ إجراء له مغزى للحد من الانبعاثات الناجمة عن عمليات الطيران، مع إتاحة الفرصة للنقل الجوي للاستمرار في التطور والنمو المستدام، ومع مراعاة الوضع الخاص للبلدان النامية. ونرى أيضاً أن أوروبا حينما تضع هذه الخطة على الصعيد الإقليمي كجزء من نهج شامل، فإنها تساهم مساهمة بناءة في استجابة مجتمع الطيران الدولي المدني لمعالجة ما يترتب على الانبعاثات من آثار بيئية.

"ومن المؤسف أنه قد أصبح من الواضح في الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية أنه بعد مرور عشر سنوات على طلب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ باتخاذ إجراءات للحد من الانبعاثات، لم تتمكن الايكاو من الاتفاق على العناصر الأساسية لهذا النهج الشامل، لا سيما وأن البرنامج الذي طُرح على هذه الجمعية العمومية للموافقة عليه هو برنامج غير طموح ومجزأ ويفتقر إلى المصدقية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق (انبعاثات غازات الدفيئة والاتجار برخص إطلاق الانبعاثات على حد سواء). وترى أوروبا أن سوق الكربون هو أنجع الوسائل الواعدة لتعبئة الموارد على النطاق الضروري لاتخاذ الإجراءات الفعالة بشأن تغيير المناخ. ولذلك فإن اثنتين وأربعين دولة من الجماعة الأوروبية واللجنة الأوروبية للطيران المدني ترى أن التدابير القائمة على آليات السوق تعتبر أداة ضرورية لمعالجة آثار عمليات الطيران على المناخ.

"وأوروبا مصممة على المضي قدماً على طريق هذا النهج الشامل للحد من الانبعاثات الناجمة عن عمليات الطيران والمساهمة بفعالية في الاستجابة الدولية لمعالجة مشكلة تغيير المناخ. وهي لا تزال مقتنعة بأن إدراج الطيران في خطة المجموعة الأوروبية للاتجار برخص إطلاق الانبعاثات سيكون منسجماً تماماً مع التزاماتها الدولية، وبصفة خاصة المبادئ الرئيسية للسيادة وعدم التمييز. وترمي أوروبا إلى إتباع هذه السياسات والتمسك بهذه المبادئ. وبينما تلتزم أوروبا بالإجراءات المتعددة الأطراف لمعالجة آثار الانبعاثات الناجمة عن عمليات الطيران، فإن الاتفاق المشترك لا يعتبر شرطاً مسبقاً لتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق التي تتسق مع اتفاقية شيكاغو. ولذلك فإن أوروبا تحث الايكاو بشدة على إثبات أنها تضطلع بدور قيادي على نحو ما تضطلع به هيئات أخرى من قبيل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ.

"وتعرب الاثنان وأربعون دولة في الجماعة الأوروبية واللجنة الأوروبية للطيران المدني أنه خلافاً للممارسة السائدة، فإن القرار لم يعتمد بتوافق الآراء، بينما لم يُبدل جهد له مغزى لإبراز آراء العدد الكبير من الدول الأعضاء في الايكاو في المرفق (ل).

"وتشير هذه الدول إلى أنه لا يوجد حكم في اتفاقية شيكاغو يمكن أن يُفسر على أنه يسوغ أن تفرض على الأطراف المتعاقدة الالتزام بالحصول على موافقة الأطراف المتعاقدة الأخرى قبل تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق المشار إليها في المرفق (ل) على المشغلين في الدول الأخرى فيما يتعلق بالخدمات الجوية داخل أقاليمهم أو خارجها. بل على العكس من ذلك، فإن اتفاقية شيكاغو تعترف صراحة بحق كل طرف متعاقد في تطبيق قوانينه وأنظمتها الجوية الخاصة على أساس غير تمييزي على طائرات جميع الدول.

"ولذلك فإن هذه الدول ترى أن أحكام المنطوق في المرفق (ل) التي تتناول التدابير القائمة على آليات السوق لا تركز على أي أساس قانوني في اتفاقية شيكاغو. وتشير هذه الدول أيضاً إلى أنه لا يمكن استخدام قرارات الجمعية العمومية للنيل من حقوقها أو لفرض التزامات جديدة عليها بموجب اتفاقية شيكاغو.

"وبناء على ذلك، فهي تحتفظ بحقها بموجب اتفاقية شيكاغو في وضع تدابير قائمة على آليات السوق من نوع التدابير المشار إليها في المرفق (ل) وتطبيقها على أساس غير تمييزي على جميع المشغلين من الدول التي تقدم الخدمات من وإلى وداخل أقاليمها.

"وعلى هذا الأساس، فإن الدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية وفي اللجنة الأوروبية للطيران المدني تسجل بهذا تحفظاً رسمياً على المرفق (ل).

"وبينما تبدي استعدادها ورغبتها في الاستمرار في المشاركة في أنشطة الايكاو، فإن اثنتين وأربعين دولة الأعضاء في الجماعة الأوروبية وفي اللجنة الأوروبية للطيران المدني يجب أن تعرب بأشد العبارات عن عميق خيبة أملها

لافتقار الإجراءات التي تتخذها الجمعية العمومية لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة، وبصفة خاصة فيما يتعلق بالمرفق (ك) (برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ) للطموح والإجراءات العملية. غير أن أوروبا يمكن أن تقبل الأحكام الخاصة بتوقيات الاجتماع الرفيع المستوى الذي سينظم في إطار برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. وتحت أوروبا على عقد الاجتماع قبل سبتمبر ٢٠٠٩، وأنه في حالة أن يتقرر عقد الاجتماع بعد هذا التاريخ، ينبغي أن يُعقد في وقت يسمح بمراعاة توجيهات المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

واقترح مندوب البرتغال العديد من التعديلات على الفقرة ١٧-٤-٢-٣٨ في ورقة العمل WP/355 التي تمت الموافقة عليها كلها. في بداية الجملة الثانية في السطر ٣، تمت الاستعاضة عن "الوفد الممثل للاتحاد الأوروبي" بما يلي: "الوفد المتحدث نيابة عن بلدان الجماعة الأوروبية"؛ وفي السطر ٤ تمت الاستعاضة عن الكلمات "أبدي تحفظه" بكلمات "سجل تحفظه الرسمي"؛ وفي السطر ٥، تمت الاستعاضة عن النص الموضوع بين قوسين بما يلي: "(النص الكامل للتحفظ الرسمي المكتوب سيصدر في محضر اللجنة التنفيذية)".

تحفظ استراليا على قرار الجمعية العمومية A36-24 (استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية)

تحدث مندوب استراليا ليسجل تحفظاً على القرار ١/١٨ (الذي أُعيد ترقيمه ليصبح A36-24) (استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية) الوارد في ورقة العمل WP/360، نظراً إلى أنه رُئي أن النتائج التي أظهرها البحث المحدود في مجال الأساليب غير الكيميائية لتطهير الطائرات مثل تقنية الستارة الجوية لم تكن حاسمة. وأشار مندوب استراليا إلى أن استراليا سجلت في الجمعية الماضية تحفظاً مماثلاً على القرار A35-13: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية (A35-Min. P/9, Agenda Item 11, para. 11).

تحفظات الأرجنتين على قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٨ (وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس)

وفيما يتعلق بالقرار 24/1 (الذي أُعيد ترقيمه ليصبح A36-28): وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس الوارد في الوثيقة WP/368، أشار مندوب الأرجنتين إلى مختلف النهج المقدمة في ورقة العمل WP/136 (تحديد عدد فترات الولاية لشغل مناصبي الأمين العام ورئيس المجلس)، الفقرة ٢٤-٣، الفقرات الفرعية من أ) إلى د) التي ترمي إلى المحافظة على الاتساق مع مادتي اتفاقية شيكاغو، وهما المادة ٥١ (رئيس المجلس) والمادة ٩٤ (تعديل الاتفاقية). ورأى أنه من سوء الطالع أن الجمعية العمومية لم تعتمد أي من هذه النهج مما يعني أن الأرجنتين لا تستطيع أن تسحب تحفظها، كما طرح السؤال عن اللجوء إلى المادة العاشرة (العلاقات مع محكمة العدل الدولية) من الاتفاق بين الأمم المتحدة ومنظمة الطيران المدني الدولي (Doc 7970).

وأبدي مندوب الأرجنتين قلقه نظراً إلى أن اعتماد القرار 24/1 (الذي أُعيد ترقيمه ليصبح A36-28) سيفضي إلى وضع يتعارض مع المادة ٥١ ويضع من ثم سابقة يمكن أن تؤثر في القرارات المستقبلية بشأن أمور أخرى.