

DOC 10080
A39-Min. P1-7

الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية

مونتريال، من ٢٧ سبتمبر إلى ٦ أكتوبر ٢٠١٦

الجلسات العامة

محاضر الجلسات



اعتمدها الجمعية العمومية
ونُشرت بموجب سلطة الأمانة العامة

منظمة الطيران المدني الدولي

DOC 10080
A39-Min. P1-7

الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية

مونتريال، من ٢٧ سبتمبر إلى ٦ أكتوبر ٢٠١٦

الجلسات العامة

محاضر الجلسات



اعتمدها الجمعية العمومية
ونُشرت بموجب سلطة الأمانة العامة

منظمة الطيران المدني الدولي

تُنشرُ هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية
والروسية والصينية والفرنسية
منظمة الطيران المدني الدولي
999 Robert Bourassa Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

للحصول على المعلومات المتعلقة بتقديم طلبات الشراء، والاطلاع على قائمة بأسماء
جميع وكلاء البيع وبائعي الكتب، يرجى زيارة موقع الايكاو على الرابط www.icao.int.

الوثيقة 10080 Doc، محاضر جلسات الجلسة العامة

Order Number: 10080
ISBN 978-92-9258-259-3

© ICAO 2017

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو
تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل أو بأي وسيلة،
دون الحصول على إذن كتابي مسبق من منظمة الطيران المدني الدولي.

جدول المحتويات

الصفحة

١	محضر الجلسة الأولى، الثلاثاء ٢٧/٩/٢٠١٦ الساعة ١١,٠٠
١	رئيس المجلس يفتتح الدورة.....
٦	كلمة السيد دينيس كودير، عُمدة مدينة مونتريال
٨	كلمة معالي السيد فيليب كويار، رئيس وزراء مقاطعة كيبيك
١٠	كلمة معالي السيد مارك غارنو، وزير النقل، ممثلاً لحكومة كندا
١١	رسالة الفيديو المسجلة من السيد بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة
١٢	تقديم شهادات رئيس المجلس.....
١٢	الموافقة على جدول الأعمال
١٣	إنشاء اللجان بمختلف أنواعها
	- إنشاء لجنة أوراق الاعتماد واللجنة التنفيذية ولجنة التنسيق واللجان الفنية
١٣	والاقتصادية والقانونية والإدارية
١٣	إحالة المواضيع إلى اللجان
١٣	انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس
١٣	- الموعد النهائي لتلقي الإخطارات بالترشيحات للجزئين الأول والثاني من انتخاب المجلس
١٤	- العدد الأقصى للدول الأعضاء التي ستمتدح في كل جزء من انتخاب المجلس.....
١٥	محضر الجلسة الثانية، الثلاثاء ٢٧/٩/٢٠١٦ الساعة ١٥,٠٠
١٥	تقارير لجان الجمعية العمومية والبتّ فيها
١٥	- التقرير الشفهي المؤقت المُقدم من لجنة أوراق الاعتماد
١٦	انتخاب رئيس الجمعية العمومية.....
١٦	انتخاب النواب الأربعة لرئيس الجمعية العمومية ورؤساء اللجان.....
١٧	كلمات وفود الدول الأعضاء
١٩	محضر الجلسة الثالثة، الأربعاء ٢٨/٩/٢٠١٦ الساعة ٩,٢٠
١٩	تقارير لجان الجمعية العمومية والبتّ فيها
١٩	- الموافقة على التقرير الشفوي المُقدم من اللجنة التنفيذية عن البند ١٠ من جدول الأعمال.....
٢٠	كلمات وفود الدول الأعضاء
٢١	محضر الجلسة الرابعة، السبت ١/١٠/٢٠١٦ الساعة ٩,٠٠
٢١	انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس
٢١	- الجزآن الأول والثاني من انتخاب المجلس
٢٦	- الموعد النهائي لتقديم الترشيحات للجزء الثالث من انتخاب المجلس
٢٦	تقارير لجان الجمعية العمومية والبتّ فيها
٢٦	الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن البنود ١١ و١٢ و١٣ و٢٠ و٢١ من جدول الأعمال.....
٢٧	كلمات وفود الدول الأعضاء

٢٩	.....	محضر الجلسة الخامسة، الثلاثاء، ٢٠١٦/١٠/٤ الساعة ١٤,٠٠
٢٩	.....	انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس
٢٩	.....	- الجزء الثالث من انتخاب المجلس
٣٢	.....	كلمات وفود الدول الأعضاء
٣٣	.....	محضر الجلسة السادسة، الأربعاء، ٢٠١٦/١٠/٥ الساعة ٩,٠٠
٣٣	.....	تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها
	.....	- الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة الإدارية بشأن القسم العام؛ والبنود ٤٨-٥٨ من جدول الأعمال
٣٣	.....	الأعمال
	.....	- الموافقة على التقرير المقدم من اللجنة القانونية بشأن القسم العام؛ والبنود ٤٤-٤٧ من جدول الأعمال
٣٦	.....	الأعمال
	.....	- الموافقة على التقرير المقدم من اللجنة الاقتصادية بشأن القسم العام؛ والبنود ٣٨-٤٣ من جدول الأعمال
٣٨	.....	الأعمال
	.....	- الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن القسم العام؛ والبنود ١٤ و ١٦ و ١٩ و البنود ٢٣-٢٧ والبنود ٢٩-٣١ من جدول الأعمال
٣٩	.....	الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة الفنية بشأن القسم العام؛ والبنود ٣٢-٣٧ من جدول الأعمال
٤٠	.....	الأعمال
٤٠	.....	- الموافقة على التقرير النهائي المقدم من لجنة أوراق الاعتماد
٤٥	.....	محضر الجلسة السابعة، الخميس، ٢٠١٦/١٠/٦ الساعة ١١,٠٠
٤٥	.....	تقارير لجنة الجمعية العمومية والبت فيها
٤٥	.....	- الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن البنود ١٥ و ١٦ و ٢٨ من جدول الأعمال
٤٦	.....	- الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال
٦٤	.....	تفويض السلطة إلى رئيس الجمعية العمومية للموافقة على محاضر الجلسات العامة
٦٤	.....	مراسم توقيع بروتوكولات تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بالمادتين الخمسين (أ) والسادسة والخمسين
٦٥	.....	كلمات الشكر

الجدول الزمني للبنود التي ناقشتها الجلسات العامة

تشرين الأول/أكتوبر			أيلول/سبتمبر			البند
٦ صباحاً ٩	٥ صباحاً ٩	٤ بعد الظهر ٥ و٨	١ صباحاً ٥ وR11 وR12 وR13 وR20 وR21 و٨	٢٨ صباحاً ٨ وR10	٢٧ بعد الظهر R3 و٦ و٧ و٨		٢٧ صباحاً ١ و٢ و٣ و٤ و٥
						X
						X
						X
						X
			X			X
		X	X			X
					X	
					X	
		X	X	X	X	
X	X		X	X	X	
X						
X						

محضر الجلسة الأولى

(الثلاثاء، ٢٧/٩/٢٠١٦، الساعة ١١,٠٠ صباحاً)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ١ من جدول الأعمال: رئيس المجلس يفتتح الدورة
 - كلمة السيد دينيس كودير، عمدة مدينة مونتريال
 - كلمة معالي السيد فيليب كويار، رئيس وزراء مقاطعة كيبيك
 - كلمة معالي السيد مارك غارنو، وزير النقل، ممثلاً لحكومة كندا
 - رسالة فيديو مسجلة مسبقاً من السيد بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة

٢- تقديم شهادات رئيس المجلس

٣- البند ٢ من جدول الأعمال: الموافقة على جدول الأعمال

- ٤- البند ٣ من جدول الأعمال: إنشاء اللجان
 - إنشاء لجنة أوراق الاعتماد واللجنة التنفيذية ولجنة التنسيق واللجان الفنية والاقتصادية والقانونية والإدارية

٥- البند ٤ من جدول الأعمال: إحالة المواضيع إلى اللجان

- ٦- البند ٥ من جدول الأعمال: انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس
 - الموعد النهائي لتلقي الإخطارات بالترشيحات للجزئين الأول والثاني من انتخاب المجلس
 - العدد الأقصى للدول الأعضاء التي ستنتخب في كل جزء من أجزاء انتخاب المجلس

ملخص المناقشات

البند ١ من جدول الأعمال: رئيس المجلس يفتتح الدورة

- ١- أعلن رئيس المجلس، السيد أولومويا بينارد أليو، بصفته الرئيس المؤقت للجمعية العمومية، افتتاح الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، وألقى الكلمة التالية:

"يشرفني أن أعلن افتتاح هذه الدورة التاسعة والثلاثين التاريخية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي.

'وباسم مجلس المنظمة، وبالنيابة عن الأمانة العامة، الدكتورة فانغ ليو والعديد من الوزراء والمندوبين الكرام الذين هم معنا اليوم، أودّ أولاً أن أقدم ترحيبي الحار بضيوفنا الكرام الثلاثة:

- معالي السيد مارك غارنو، وزير النقل الكندي؛
- معالي السيد فيليب كويارد، رئيس وزراء مقاطعة كيبيك؛
- معالي السيد دينيس كودير، عمدة مدينة مونتريال.

'ويسرني أيضاً أن أرحب بالعدد الكبير من ممثلي المنظمات الدولية وغيرهم من المشاركين من مختلف أنحاء العالم ممن هم معنا اليوم، والذين يعملون معنا عن كثب من أجل تعزيز التطور الآمن والفعال والمستدام بيئياً للطيران المدني الدولي.

'ومن شأن الدورة الحالية للجمعية العمومية أن تصبح معلمة تاريخية، وتسجل أرقاماً قياسية جديدة لمستوى مشاركتها وحجم العمل الكبير للغاية الذي ينبغي أن تضطلع به هنا حكومات العالم. ومن المتوقع أيضاً اعتماد خطوة حازمة للتخفيف من حدة انبعاثات غازات الدفيئة من جانب المجتمع الدولي واتخاذ إجراءات على مستوى قطاع الطيران بأكمله على الصعيد العالمي.

'ولكن قبل أن نمضي قدماً، دعونا نقدر ما وصلت إليه الإيكاو خلال السنوات الثلاث القصيرة الفارطة منذ انعقاد دورتنا الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية.

'لقد عززنا في المقام الأول أنشطتنا الأساسية المتعلقة بالتشغيل البيئي العالمي للنقل الجوي من خلال وضع القواعد والتوصيات الدولية المتفق عليها بتوافق الآراء في مجال الطيران المدني الدولي.

'وقد اتسمت عملياتنا التشغيلية بمزيد من الكفاءة وركزنا على ضمان مدى استعداد الدول بشكل أفضل لتنفيذ أحكام الإيكاو الجديدة. ويجري الاضطلاع بعمليات التقييم الأكثر فعالية للأثر، ونعمل على التأكد من توفير ما يكفي من المواد التوجيهية عن أي تدابير جديدة لدولنا في وقت مبكر.

'ويجري حالياً الاستخدام الأفضل لبرامجنا لتدقيق السلامة والأمن في إطار نهج الرصد المستمر، من أجل ضمان التحقق من صحة إجراءات الدول التصحيحية لمعالجة أوجه القصور المحددة في الوقت المناسب. ويساعد ذلك على تلقي ردود فعل قوية من شأنها أن تعزز أكثر فأكثر عملية وضع القواعد القياسية بشكل عام.

'سيداتي وسادتي، لقد أصبح الآن الجميع في العالم يسلّم بأن النقل الجوي هو محرك أساسي للتنمية الاجتماعية والاقتصادية ولازدهار أمة وشعوب العالم.

'وتحدد المادة الرابعة والأربعون من اتفاقية شيكاغو الهدف الخاص بالإيكاو المتمثل في تعزيز تخطيط وتطوير الطيران المدني الدولي بما يضمن نموه الآمن والمنظم في جميع أنحاء العالم؛ وتلبية احتياجات العالم لتحقيق نقل جوي آمن ومننظم وفعال واقتصادي؛ وضمان إتاحة الفرصة العادلة لكل دولة متعاقدة للمشاركة في النقل الجوي الدولي.

'غير أن التنفيذ الفعال لقواعد الإيكاو القياسية هو أمر أساسي لتحقيق تطورات أي دولة من الدول للاستفادة الكاملة من الفوائد التي يمكن أن يحققها النقل الجوي الدولي للمواطنين والأعمال التجارية.

'ويستحق مواطنونا التمتع بسفر جوي يتسم بالسلامة والأمن والفعالية والموثوقية انطلاقاً من أي مكان وإلى أي وجهة في العالم.

'ومن هذا المنطلق، بذلت الإيكاو جهوداً كبيرة على مدى السنوات الثلاث الماضية لتعزيز مستوى التنفيذ الفعال لقواعدنا القياسية في جميع أنحاء العالم. وقد وجهت مبادرتنا "عدم ترك أي بلد وراء الركب" هذا التحول على صعيد المنظمة بأكملها.

"وأصبحت مكاتبنا الإقليمية بمثابة جهات شريكة فاعلة جدا في هذه العملية، مما تطلب إدخال تعديلات على برامج عملها وتوفير الموارد لتحسين رصد ومعالجة الاحتياجات المحلية.

"وقد أدى ذلك إلى تحقيق المزيد من خطط الأعمال المنشودة الوطنية والإقليمية والتي تنطوي على أهداف وجداول زمنية ومسؤوليات واضحة، كما أدى إلى المزيد من الدعم المخصص من قبل مقر الإيكاو.

"وقد أعيد تنشيط أنشطة التعاون الفني والمساعدة التي تقدمها، في المقام الأول من خلال استحداث أدوات جديدة. كما قمنا بإنشاء برنامج الإيكاو الجديد لمتطوعي الطيران من أجل الاستفادة من معرفة وخبرة المهنيين العاملين لدينا في مجال الطيران والذين أدهمهم للمشاركة في هذه الجهود لمساعدة الدول التي هي في حاجة إلى ذلك.

"وقد قطعت الإيكاو شوطا كبيرا خلال السنوات الثلاث الأخيرة في مجال التدريب العالمي على الطيران وما يتعلق به من بناء القدرات في مجال تنمية الموارد البشرية.

"كما قمنا بإضفاء طابع رسمي على "برنامج جهود الجيل القادم من المهنيين في مجال الطيران" باعتباره واحدا من برامج الإيكاو الرسمية، ونحن نشجع أفضل وأمتع المهنيين من خلال "برنامج المهنيين الشباب في مجال الطيران"، والذي نقوم بتشغيله بالتعاون مع الأياتا والمجلس الدولي للمطارات.

"ويساعد متحف الإيكاو الجديد الذي افتتحناه في عام ٢٠١٤ على إلهام الأجيال القادمة من الطيارين. وأدعوكم جميعا لزيارة هذا المتحف لإعادة اكتشاف التاريخ الرائع لقطاعنا والإيكاو.

"وتمشيا مع مبادرتنا "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ركزت الإيكاو على جهود التوعية الموجهة لصنّاع القرار على أعلى المستويات في الدول، مشجعة التزاماتهم ومعترفة بإنجازاتهم.

"وعلى سبيل المثال، سيكون لي الشرف أن أقدم في وقت لاحق من هذا الصباح شهادات التقدير الصادرة عن رئيس المجلس لأربعة عشر دولة لما قامت به من إنجازات لتحسين مستويات التنفيذ الفعال لقواعد السلامة التي وضعتها الإيكاو.

"سيداتي وسادتي، إن قطاعنا قطاع نشط جدا، وتحظى ثقة الجمهور بأهمية حاسمة لاستدامته. لذلك فإني أرى أن الإيكاو يجب أن تكون مستعدة للاستجابة بصورة شاملة وفعالة لكافة القضايا الناشئة، بما يتفق مع مهمتنا.

"وقد أثبتت فترة السنوات الثلاث الماضية أهميتها في هذا الصدد، حيث قامت الإيكاو بتنسيق استجابات مجتمعنا للتحديات التي وضعتها الرحلة الجوية MH370 للخطوط الجوية الماليزية ومسألة تتبع الطائرات وتدابير التخفيف من حدة المخاطر الناجمة عن مناطق النزاع والاستجابة لوباء فيروس إيبولا وتقديم الدعم الطارئ إلى إكادور عقب الزلزال الكبير الذي اجتاحتها.

"وتعبّر هذه الأولويات عن الدوافع وراء مطالبناك بالموافقة على استراتيجيات الإيكاو الجديدة للاستجابة لحالات الطوارئ، مما قد يساعدنا على العمل بقدر أكبر من الاستعجال والفعالية خلال السنوات المقبلة.

"وقد كنا أيضا أكثر استباقا من ذي قبل في توقع المتطلبات الجديدة، سواء بالنسبة لأنظمة الطائرات الموجهة عن بعد أو للرحلات التجارية دون المدارية أو المخاطر الجديدة التي تواجه الأمن الإلكتروني وغيرها من التحديات الناشئة.

"ومن الضروري أن نواصل تعزيز وتعميق دور الإيكاو بوصفه حلقة وصل للتنسيق بين الدول وقطاع الطيران، لأننا نكفل معا تطوير الطيران المدني العالمي في حين نتصدى لتحديات النمو القطاعي.

"وقد اضطلع مجلس الإيكاو بدور قيادي رئيسي في هذه العملية، حيث شرع في عقد اجتماعات استراتيجية سنوية خارج المقر وأوفد بعثات لجمع المعلومات في أقاليم الإيكاو بمساعدة جلسات الإحاطة المنتظمة والشاملة

للقطاع.

"كما عمل المجلس عن كثب مع الأمانة العامة لتعزيز كفاءة وفعالية المنظمة من خلال إدارة وتقييم الأداء، بما في ذلك وضع إطار لضمان الأداء وإدارة المخاطر، فضلا عن نظم قوية للأخلاقيات والمراجعة الداخلية.

"وعلاوة على ذلك، فقد عملت المنظمة بلا كلل من أجل تعزيز أهمية الطيران المدني بالنسبة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية، وتحديد أولوياته عند التخطيط للاستثمار والتنمية على المستويين الوطني والإقليمي.

"وكان أحد الجوانب الهامة جدا في هذا العمل هو جهودنا المبذولة لتنسيق وتحسين الشراكات العالمية لتطوير الطيران، بما في ذلك الجهات المعنية التي لا علاقة لهم بالطيران مثل وكالات الأمم المتحدة الشقيقة ومؤسسات التنمية المالية والاقتصادية والهيئات الصناعية والجهات المانحة.

"ويبقى إدراك أهمية هذه الشراكات في صميم منتديات الإيكاو الجديدة العالمية للطيران، وكانت مشاركتكم الكبيرة بالأمس في هذا الحدث الثاني من نوعه بمثابة الحافز الكبير لنا.

"سيداتي وسادتي، كما يتضح جليا، خضعت منظمنا للعديد من التحولات وشرعت في العديد من البرامج الجديدة خلال السنوات القليلة الماضية. ومن الجدير بالذكر أن جميع هذه الجهود قد بذلت دون الإخلال بالحاجة إلى تنفيذ جميع تعليمات وتوقعات الدول التي وردت بتفصيل في اجتماع الجمعية العمومية الأخير في عام ٢٠١٣.

"وفيما يتعلق بهذه التوقعات، سنتظر اللجان واللجنة التنفيذية، لاجتماع هذا العام، في عدة ورقات عمل تستعرض إنجازاتنا في إطار جميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة ومقترحات التنمية في المستقبل.

"وتوجّه الآن خطط الإيكاو العالمية لسلامة الطيران والملاحة الجوية أنشطة الدول والاستثمارات على نطاق قطاع الطيران بمستوى غير مسبوق. وسيُطلب إليكم خلال هذا الاجتماع اعتماد عدة تدابير لجعلها أكثر فعالية، خاصة في معالجة استراتيجيات إدارة السلامة وحزمة التحسينات في منظومة الطيران الخاصة بنا.

"إن ما حققته هذه الوثائق جعلنا ننظر الآن في خطط استراتيجية عالمية مشابهة لأمن الطيران والتسهيلات وللتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وسيطلب منكم أيضا اعتمادها.

"وسنقدم تقريرا عن جهودنا لتعزيز استجابات قائمة على المخاطر وتركز على النتائج المستدامة في مواجهة التهديدات الأمنية ولتحقيق التوازن بين تدابير الرقابة الفعالة والتواصل والكفاءة على نطاق المنظومة.

"وسنقدم أيضا تقريرا عن التطورات المتعلقة بعملنا مع وثائق السفر وإدارة الهوية في إطار "برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" وتحرير النقل الجوي الدولي وحماية المستهلك.

"ومن أجل تنفيذ جميع الأنشطة المتوقعة، تم تقديم ميزانية قائمة على النتائج لفترة الثلاث سنوات المقبلة لكي تعتمدها. حيث عرضنا الجهود التي بذلت لتعبئة موارد إضافية والاستفادة منها من خلال أوجه التآزر والشراكات الجديدة.

"أما البند الأخير الذي أودّ أن أبرزه، فيتمثل في الأعمال البيئية واسعة النطاق التي شاركنا فيها، لا سيما فيما يخص مجموعة التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات الطيران بأكملها. وهي تشمل الابتكارات التكنولوجية والتحسينات التشغيلية واستهلاك أنواع الوقود البديلة المستدامة وبالطبع، التدابير القائمة على آليات السوق.

"ويسعدني جدا أن أرى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد أوصت بأول قاعدة قياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات ليعتمدها مجلس الإيكاو.

"ولعل الأهم من ذلك أنه بعد إجراء عملية تشاورية طويلة ومفصلة، يقمّ المجلس إلى الجمعية العمومية مشروع قرار عن تدابير عالمية قائمة على آليات السوق للتخفيف من حدة انبعاثات الرحلات الدولية.

"وبالطبع فإن اعتماد القرار هو مجرد بداية. وسيتعين على كل من الإيكاو وحكوماتكم، بالتعاون مع قطاع الطيران، بذل الكثير الجهود من الآن وإلى غاية انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية، من أجل تشغيل "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" المقترحة والتي تصبح سارية بشكل كامل وهادف اعتباراً من عام ٢٠٢٠.

"وسنحتاج إلى إتمام أعمالنا لوضع وإنشاء إطار السجل؛ وعملية الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ومعيار وحدة الانبعاثات، ومع ذلك لا بد لي أن أقول أنني تشجعت كثيراً لأن الدول التي تطوعت الآن للمشاركة في المرحلة التجريبية في عام ٢٠٢١ تمثل أكثر من ٨٠ في المائة من الحركة الدولية.

"سيداتي وسادتي، تتقل شبكة النقل الجوي العالمية اليوم نحو عشرة ملايين راكب على متن حوالي ١٠٠٠٠٠٠ رحلة تجارية يوميا. أما بالنسبة لعام ٢٠١٥، فقد بلغ إجمالي عدد المسافرين ٣,٥ مليار راكب على متن أكثر من ٣٤ مليون رحلة؛ ومن المتوقع أن تتضاعف هذه الأرقام بحلول عام ٢٠٣٠ لتصل إلى أكثر من ٦ مليارات راكب على متن ٦٠ مليون رحلة سنويا.

"ويعدّ النقل الجوي إلى حد بعيد أسلم وسيلة نقل وتتحسن سجلات السلامة لدينا بشكل مطرد، حيث تم تسجيل أدنى معدل للحوادث من أي وقت مضى.

"وأصبحت الطائرات اليوم أكثر هدوءاً بنسبة ٧٠ في المائة وأكثر كفاءة في استهلاك الوقود بنسبة ٨٠ في المائة مما كانت عليه منذ عقود مضت. ونحن نتخطى حالياً هدفنا لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنويا.

"وهذه الإنجازات الرائعة هي وليدة الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء لدينا وشركات الطيران والمطارات ومزودي خدمات الملاحة الجوية والمصنعين وغيرهم من الجهات المعنية، وبالطبع، بفضل تفاني ومهنية أوساط الطيران المدني وعملها الشاق في جميع أنحاء العالم.

"وقد اضطلت منظمكم، الإيكاو، بدور قيادي متميز لوضع السياسات والبرامج والمعايير العالمية وتوفير منصة التنسيق التي تتيح التعاون بين الحكومات وقطاع الطيران وتحقيق النتائج.

وستتسم هذه الدورة للجمعية العمومية باتخاذ قرارات جريئة، وسيتم خلالها تحسين رؤيتنا لتحديد كيف يمكن أن يخدم النقل الجوي الدول والأقاليم والمسافرين بشكل أكبر خلال السنوات المثيرة المقبلة.

"وتتجّه أنظار العالم الآن إلى الإيكاو لتتخذ إجراءات ملموسة بما يجعل قطاعنا يراعي أكثر الاعتبارات البيئية وأكثر كفاءة لصالح الأجيال القادمة.

"وأودّ أن أحتكم جميعاً على إثبات نقاط القوة التاريخية التي ينطوي عليها التعاون والتوفيق وتوافق الآراء.

"واني واثق أننا سنرتقي إلى مستوى توقعات المجتمع العالمي.

"أصحاب السعادة، الوزراء الموقرون، المندوبون، الزملاء الأعضاء، لقد تشرفتُ كثيراً بهذه الفرصة السانحة لقيادة منظمنا العظيمة في هذا الوقت. واني لفي غاية الامتنان لدعمكم ولكل ما تمكنا من تحقيقه بالعمل سوياً.

"دعونا نمضي قدماً في عملنا بروح ديباجة اتفاقية شيكاغو، لكي يتمكن الطيران المدني الدولي من الاستمرار في إقامة وتوطيد الصداقة والتفاهم بين أمم وشعوب العالم، وتعزيز الأمن والسلام والازدهار العالمي.

"واني أتطلع إلى هذه الرحلة، وأتمنى لنا جميعاً أن تكون الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو دورة مثمرة وناجحة.

كلمة السيد دينيس كودير، عمدة مدينة مونتريال

٢ - "أصدقائي الأعزاء،

"أوجه كلماتي الأولى إلى الأمانة العامة للإيكاو وإلى رئيس مجلس المنظمة. إن حضوركم وحضور الوزراء والشخصيات الكندية والأجنبية معنا اليوم شرف لنا.

"ويسرني جدا تواجدي في هذا المنتدى لإلقاء بعض الكلمات في افتتاح الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو التي تعقد مرة كل ثلاث سنوات.

"إن العمل الذي ستقومون بإنجازه هنا أساسي لمستقبل النقل الجوي. وقد وضعت الإيكاو منذ إنشائها أكثر من ١٠ ٠٠٠ من القواعد القياسية والأحكام من أجل تحسين سلامة وكفاءة وأمن الملاحة الجوية، في حين عززت بالطبع التنمية الاقتصادية للنقل الجوي وحماية البيئة. وإن مونتريال لمحظوظة وهي تستمتع مباشرة لسرد عما حققته من إنجازات.

"الدكتور أليو، أود أن أشكركم جزيل الشكر على هذا الخطاب الملهم. وأعتقد أنه يمكننا العمل جميعا معا. ويؤكد وجود جميع مستويات الحكومة الكندية معكم أهمية تلك العلاقة بين الإيكاو وكندا.

"وقد أحدث قرار إنشاء مقر الإيكاو الدائم هنا في عام ١٩٤٧ أثارا تعاقبية على غرار لعبة الدومينو مما أدى بالمنظمات الدولية الهامة الأخرى إلى أخذ مدينتنا مقرا لها، وهو ما ساهم في جعل مونتريال عاصمة للطيران المدني الدولي. وشملت هذه المنظمات، على سبيل المثال لا الحصر: اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)؛ والمجلس الدولي للمطارات (ACI) الذي عقد بالفعل اتفاقية رئيسية هذا الأسبوع؛ والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية.

"ومن بين حوالي ستين منظمة دولية مستقرة في مونتريال، تعد الإيكاو من دون شك هي الأكبر والأكثر تأثيراً من خلال موظفيها البالغ عددهم ٥٠٠ موظفاً، ومكانتها الدولية وقوة جاذبتها للمنظمات في مجال الطيران.

"إن مدينتنا مدينة عالمية. وهي مدينة تزخر بالتنوع، ومدينة الأمم المتحدة التي لا تستضيف مقر الإيكاو فحسب، بل ومنظمات مرموقة أخرى ذات صلة بالأمم المتحدة مثل أمانة اتفاقية التنوع البيولوجي والصندوق متعدد الأطراف لتنفيذ بروتوكول مونتريال وكذلك معهد اليونسكو للإحصاء. "إن مونتريال مدينة تبتكر وتؤدي دورا قياديا على الساحة الدولية - في مجالات مثل التعايش ومكافحة التطرف والتنمية المستدامة. تلك الخبرة التي سلّم بها الأمين العام للأمم المتحدة، السيد بان كي مون، الذي زارنا مرتين هذا العام ورحب بعدد من مبادراتنا، لاسيما مركزنا لمنع التطرف المؤدي إلى العنف.

"وإن مونتريال هي من دون شك مدينة دولية ونشطة ومنفتحة على العالم. وهي بوابة إلى أمريكا الشمالية ولا ينبغي تفويتها كما أنها مركز للتجارة بين أوروبا والقارة الأمريكية، وهي جسر استثنائي لكل من آسيا وأفريقيا وكذلك أوقيانوسيا. ولهذا السبب فإن النقل - إضافة إلى النقل الجوي - عنصر اقتصادي أساسي لحيوية حاضرتنا.

"ولهذا السبب أيضا تدعو مونتريال إلى زيادة عدد خطوط الربط الجوي المباشر من مطارنا نحو المدن الرئيسية في العالم بأسره. ولقد كنت يوم الجمعة الماضي مع رئيس وزراء جمهورية الصين الشعبية للإعلان عن خط ربط جوي جديد بين مونتريال وشنغهاي. وتمثل هذه الرحلات اليومية الجديدة قيمة مضافة للعلاقات الاقتصادية بين مدينتنا.

"وإن العدد المتزايد من خطوط الربط الجوي المباشر لا يعكس تنوعنا ومركزنا كمدينة دولية فحسب، بل إنه ينطوي على مزايا اقتصادية ملموسة للمدينة وشركاتها بما في ذلك: تحقيق وفورات من حيث الوقت والمال للمسافرين بالطبع؛ وإضفاء حافز دولي على مدينة مونتريال والشركات التي تتخذ مقاطعة كيبك مركزا لها؛ وتيسير سبل الوصول إلى الأسواق الجديدة؛ وهو ما يشكل ميزة يمكن الاستفادة منها لجلب الشركات ذات أنشطة دولية ومكاتبها الرئيسية إلى مونتريال.

"وبالتالي، فإن كل خط ربط مباشر جديد يمثل فرصة سانحة لمونتريال لجذب الشركات الأجنبية الرائدة وزيادة إمكانية نمونا الاقتصادي. ولكن الأمر يتجاوز ذلك. إن مونتريال محور هائل: باعتبارها مدينة الأمم المتحدة، فهي تجمع العالم مع بعضه حتى تتمكن جميعا من التعبير، من أمة إلى أخرى، عن ضرورة بناء مستقبل أفضل وتحسين جودة الحياة بشكل عام.

"ويتجلى أيضا هذا الزخم بأكمله المتعلق بالطيران وهذا النظام البيئي في قطاع الطيران في مونتريال الذي تطور بوتيرة متسارعة والذي يُعترف بخبرته في جميع أنحاء العالم. إن قطاع الطيران في مونتريال هو أحد القطاعات القليلة في العالم التي تغطي جميع مراحل دورة حياة الطائرات: من التصميم إلى الصيانة وخدمة ما بعد البيع، مروراً بالتصنيع والتجميع النهائي.

"وتعتبر مونتريال إحدى المراكز الثلاثة الرائدة في مجال الطيران، إلى جانب سياتل وتولوز، وذلك بفضل شركات رائدة مثل بومباردييه (Bombardier) أو ويرات أند ويتي (Pratt & Whitney) أو سي أيه أي (CAE) أو ميكاكروم (Mecachrome) أو هيروكس ديفتيك (Heroux Devtek). ولكن لا يمكن لنا الوقوف أمام هذه الصورة الجميلة. فإن قطاع الطيران يتطور وينبغي لنا مواهجة تحديات القرن الواحد والعشرين الجديدة.

"وأني في الواقع، لأرحب باستعداد الإيكاو لمعالجة قضية حماية البيئة خلال الدورة التاسعة والثلاثين لجمعيةها العمومية، لا سيما فيما يتعلق بانبعثات محركات الطائرات وإدارة الضوضاء. وتشارك مونتريال الإيكاو هذه الشواغل البيئية الرئيسية الثلاثة. واسمحوا لي أن أستشهد بهذه الكلمات الحكيمة للسيد بان كي مون، "لا توجد خطة بديلة لكوكبنا".

"وبصفتي عمدة مونتريال ورئيس مجتمع مونتريال المتروبولي، فإنني أعمل مع زملائي لخفض الأثر البيئي للنقل داخل المنطقة الحضرية الكبرى. وبصفتي المتحدث الرسمي ورئيس ميترابوليس خلال مؤتمر COP21 في باريس الخريف الماضي، فقد أتيت لي الفرصة للتأكيد على موقف مونتريال والتحدث عن الإجراءات التي تم اتخاذها في معركة التصدي لتغير المناخ، لا سيما فيما يتعلق بكهربية النقل. على سبيل المثال، سيتم إطلاق قطار حديث رائع، كهربائي بالكامل، آلي وخفيف الوزن لخدم مطارنا. وأود أن أشكر قيادة حكومة مقاطعة كيبيك وأرحب بها، مع السيد كويار، فضلا عن هذه الشراكة الرائعة من حيث البنية الأساسية مع وزير النقل الكندي، السيد غارنو.

"ولدينا جميعا دور نؤديه لحماية كوكبنا، وأنا فخور بأن أرى أن قطاع الطيران يأخذ هذا الدور على محمل الجد. وفي الواقع، فإن الطيران سيؤول إلى تغييرات كبيرة. فلننظر فقط في الإنجاز الأخير الذي حققه برتراند بيكار. إن رحلته التي استمرت ١٦ شهرا حول العالم على متن الطائرة الشمسية "سولار إمبولز" تدل بوضوح على أهمية توسيع آفاقنا والاستثمار في أبحاث الطاقة البديلة والتنمية.

"وسيكون عرض السيد بيكار حدثا شعبيا جدا بالتأكيد خلال أسبوع الطيران المدني الدولي، الذي أطلقناه رسميا صباح أمس. وعلاوة على ذلك، أود أن أشكر منظمي وشركاء أسبوع الطيران المدني الدولي هذا، على جودة التنظيم التي قدمت إلى مندوبي جمعية الإيكاو وإلى عامة الجمهور في مونتريال.

"وفي الختام، اسمحوا لي أن أدعوكم إلى زيارتنا العام المقبل حيث ستحتفل مونتريال بالذكرى ٣٧٥ لتأسيسها. وستتزامن الاحتفالات أيضا مع الذكرى السبعين لافتتاح مقر الإيكاو في مونتريال وعيد ميلاد كندا المائة والخمسين. وهذه ثلاثة أسباب وجيهة للاحتفال!

"وفي هذه الأثناء، أتمنى لكم دورة ناجحة للجمعية العمومية وأسبوعا جيدا للطيران المدني الدولي. فلتحيا

الإيكاو!

"ونحن نكرر بأننا لم نعد نحدّد العالم من خلال البلدان والقارات، إننا بحاجة إلى استراتيجية حضرية. ومع أنني دأبتُ على القول "وحدك، يمكنك السير بخطى أسرع"، فإنني الآن أعتقد أنه عندما يكون لدينا رؤية كبيرة مع

قيادة، مثل رؤية الأعضاء هنا مع قيادة الإيكاو، فسننتقدم إلى أبعد من ذلك.

٣- وبالنيابة عن المندوبين والمشاركين في دورة الجمعية العمومية، تقدم رئيس المجلس بخالص الشكر لعمدة مونتريال على الحفاوة التي أبدتها مدينته للجميع منذ وصولهم. واغتنم هذه الفرصة أيضا للتعبير عن مدى تقدير الإيكاو للدعم المستمر الذي تقدمه إدارة العمدة والمجتمع المحلي ليشعر الممثلون الكثيرون في المجلس والإيكاو بأنهم في وطنهم أثناء إقامتهم في مونتريال.

كلمة معالي السيد فيليب كويار، رئيس وزراء مقاطعة كيبيك

٤- "إنه بالتأكيد لشرف لي ومصدر سعادة أن أشارك في افتتاح الدورة التاسعة والثلاثين لدورة الجمعية العمومية هذه - وهو المحفل العالمي الوحيد القادر على الجمع بين جميع الجهات المعنية في مجال الطيران المدني: وهي قطاع الطيران والحكومات وبالطبع، الخبراء الذين يساهمون، كما سمعنا للتو، في جعل النقل الجوي الدولي أكثر أمانا وأكثر تنظيما وأكثر كفاءة؛ وأجل، الآن أكثر مراعاة للاعتبارات البيئية ولمبادئ التنمية المستدامة أيضا.

"وإن استضافة هذه الوكالة الرئيسية للأمم المتحدة في مقاطعة كيبيك وفي مونتريال لمصدر فخر كبير. "وإن قطاع الطيران أساسي لعدد كبير من القطاعات الاقتصادية، وهو مصدر عشرات الملايين من فرص العمل في جميع أنحاء العالم. وتعد مطاراتنا بمثابة مدن حقيقية تساهم في التنمية الاقتصادية الحضرية.

"ولكن الطيران المدني اليوم هو بالتأكيد عالم مختلف تماما مما كان عليه عندما تأسست الإيكاو لأول مرة في ١٩٤٤. وهو قطاع تأثر كثيرا بالثورة الصناعية للقرن الحادي والعشرين. ومن أجل مواكبة التغييرات التي جلبتها هذه الثورة الصناعية ومواصلة النمو، ينبغي لقطاع الطيران المدني أن يضمن تطوير القوى العاملة به؛ وإحداث التحول نحو الصناعة ٤.٠؛ والابتكارات المستمرة لتطوير منتجات جديدة؛ والنظر في القضايا البيئية، لا سيما مكافحة تغير المناخ.

"ونحن في مقاطعة كيبيك فهنا هذه القضايا وتصرفت حكومتنا بسرعة وحزم لدعم أعمالنا في هذا التحول الكبير حيث إن:

- مونتريال هي ثالث عاصمة لقطاع الطيران، كما ذكر للتو وينبغي تكراره؛
- المبيعات قد بلغت ١٥،٥ مليار دولار؛
- يتم تصدير نسبة ٨٠ في المائة،
- نسبة ٧٠ في المائة من الاستثمارات الكندية في مجال البحث والتطوير في مجال الفضاء الجوي توجد هنا؛
- هناك ما يقرب من ٢٠٠ شركة - من رواد المقاولين ومصنعي المعدات وموحدي عملية النقل والموردين؛
- يوجد ٤٠٠٠ وظيفة في إقليم مونتريال الكبرى؛
- توجد عشرة مراكز لأبحاث الفضاء، مثل معهد ماك جيل للقانون الجوي والفضاء. ومجتمع فكري داخل المنظمات الدولية والجامعات ومراكز البحث والشركات، وهو ما يمثل خبرة فريدة في مجال الطيران. وقدرة قوية على البحث وتجميع البرامج والتي تجعل من مونتريال مكانا مبتكرا بطبيعته. وأود دائما أن أذكر زوارنا أن مونتريال لديها ثاني أكبر عدد من طلاب الجامعات في أمريكا الشمالية بعد بوستن. إن هذه الثروة الخيالية وهذا التراكم في المواهب يمكن لجميع الصناعات الاستفادة منها بالتأكيد.

"وبناء عليه، فقد أطلقنا عدة أنشطة من ضمنها استراتيجية كيبيك ٢٠١٦-٢٠٢٦ الجديدة لقطاع الطيران والتي تنطوي على عدة مجالات، بما في ذلك: تعزيز وتنويع هيكل قطاع الطيران؛ وضمان نمو هذا القطاع: دعم المشاريع والاستمرار في الاستثمار في القوى العاملة؛ ومساعدة الشركات الصغيرة والمتوسطة في تطويرها وبالطبع،

الاستفادة من الابتكار .

"وفي هذا السياق، دأبنا دائما على دعم مشروع SA2GE للطائرات التي تراعي الاعتبارات البيئية، بصفتنا شركاء في المرحلة الأولى: باستثمار القطاعين الخاص والعام الذي بلغ ١٥٠ مليون دولار؛ ثم في المرحلة الثانية: باستثمار القطاعين الخاص والعام الذي بلغ ٨٠ مليون دولار.

"وقد استثمرنا مؤخراً مليار دولار أمريكي في الفئة C، وهي طائرة القرن الحادي والعشرين لاقتصاد خفيض الكربون لذات القرن. وهي طائرة هادئة، تعلق بالفعل بركاب الخطوط الجوية السويسرية. وقد أُفيد مؤخراً بأن شركة بومباردييه تعد هي أول شركة طيران في العالم تنشر بيانا لمنتج بيئي لهذه الطائرة من فئة C.

"وكما ترون، إن قطاع الطيران مهم لنا بقدر ما هو مهم لكم.

"ويتم تعبئة كل من صناعتنا وحكومتنا لجعل قطاع الطيران في مقاطعة كيبيك أكثر قدرة على المنافسة وأكثر ابتكاراً، وأجل، مع خفض أثر انبعاثات الكربون.

"ولهذا السبب أكرر - نحن فخورون لأنه منذ اتفاقية شيكاغو والذكري السبعين التي أشرنا إليها في الجمعية الوطنية لمقاطعة كيبيك في ٢٠١٤ - يتم تصميم ومناقشة وتفعيل القواعد والبرامج واللوائح التي تحكم وتحسن الطيران المدني وتقوم بتكيفه ههنا.

"وستكون الإيكاو قد دعمت النمو الهائل لهذه الصناعة من مونتريال، بل وستكون أيضاً قد جلبت منظمات تدير أي من الجوانب الاقتصادية والفنية والقانونية العديدة في مجال الطيران.

"وكما لاحظتم في خطابي، فإن هذا الحضور القوي يتزامن بالفعل مع قطاع طيران مهم في مقاطعة كيبيك، والذي يسري بوضوح في الحمض الخلوي الصبغي (دنا) لأهل مقاطعة كيبيك.

"ونحن جميعاً أكثر إدراكاً لمسئولياتنا لتحسين الإطار الذي يعمل فيه أعضاء موظفي الإيكاو وممثلوها الدائمون.

"وبالإضافة إلى ذلك، أود أن أؤكد لكبار مديريها على التزام حكومتي بتقديم كل ما يلزم من دعم لضمان عمل مجتمع الإيكاو على نمو الطيران المدني الدولي في بيئة ستبقى من بين أكثر الظروف ملاءمة. وعلاوة على ذلك، نود مواصلة بناء هذه الشراكة التي وحدت بيننا عقوداً من الزمن.

"وكما تعلمون، فإننا نعمل حالياً على نص اتفاق جديد يهدف إلى تحديث اتفاق ١٩٩٤. وأود أن أشير إلى أن المحادثات تسير في الاتجاه الصحيح، وآمل أن ننهي هذه المحادثات بحلول هذا الخريف.

"ونود أيضاً أن نستكشف إقامة شراكة محتملة مع الإيكاو تتعلق بإنشاء منصب رئيس البحث في مجال الطيران والبيئة - وقد قدمنا هذا النداء بالفعل إلى الأمانة العامة. وسيتمشى هذا المنصب تماماً مع استعداد الإيكاو الواضح للمساهمة في تنفيذ اتفاق باريس عن مكافحة تغير المناخ. وقد حددت صناعتكم بالفعل أهداف التنمية المستدامة وحققت إنجازات كبيرة.

"وستجدون دائماً في مونتريال كل الإلهام والمناخ الفكري والدعم اللوجستي الذي ستحتاجون إليه. خاصة وأن الإيكاو أصبحت الآن جزءاً جوهرياً من حضارتنا. ولهذا السبب أردنا إدراج اسمها في أسماء مواقعنا الجغرافية من خلال تسمية محطة مترو هامة تبعد خطوات قليلة من هنا باسمها بهدف إتمام عملية التبنّي في مدينتنا وإرسال رسالة قوية وواضحة: إن وجودكم مهم لهذه المدينة ومهم لمقاطعة كيبيك وأنتم تنتمون إلى هنا ونحن فخورون بذلك.

"وأود أن أشكركم وأتمنى لكم قضاء دورة جيدة للغاية وعي الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية".

وأعرب رئيس المجلس عن خالص تقدير الإيكاو لحكومة وشعب مقاطعة كيبيك للدعم المالي

والاقتصادي الذي قدمه للمنظمة على مر السنين، وخاصة توفير حيز المكاتب الثمين لبرنامجها للتعاون الفني. وأكد أن هذا الدعم الملموس مقترنا بالعلاقات الودية التي ما فتئت الإيكاو تتمتع بها مع المسؤولين في حكومة مقاطعة كيبيك، قد عزز من قدرة المنظمة على تقديم خدمة أفضل لمجتمع الطيران الدولي.

كلمة معالي السيد مارك غارنو، وزير النقل، ممثلاً لحكومة كندا

٦- "يسرني أن أكون معكم هنا اليوم بمناسبة افتتاح الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو.

"وعلى غرار زملائي الكرام، أود أن أرحب بكم جميعاً في كندا وفي مونتريال، هذه المدينة الرائعة التي أَدعوها وطني الأم. وتبدأ دورة الجمعية العمومية هذه أعمالها خلال واحد من أجمل مواسم السنة؛ عندما تُزَيّن غاباتنا بالألوان المختلفة. وأتمنى أن يتسع لكم الوقت خلال إقامتكم لتتمتعوا بتلك المناظر الطبيعية الخلابة، فضلاً عن العديد من أماكن التسلية التي تقدمها هذه المدينة العظيمة.

"وتفتخر مقاطعة كيبيك ومدينة مونتريال وكندا باستضافة الإيكاو ومجتمع دبلوماسيها وخبرائها، وهي ملتزمة بتقديم الدعم الكامل لهذه المنظمة حتى تتمكن من مواصلة ازدهارها.

"وعلى مرّ التاريخ، كانت كندا تُقدّر دائماً التعاون بين الدول، لاسيما تحت رعاية الأمم المتحدة، ولا يعد هذا الاجتماع استثناء. وأثناء جمعيتنا، ستكون مهمتنا جميعاً هي العمل معاً من أجل النهوض بالقواعد القياسية الطموحة التي ستجعل من عالمنا مكاناً أفضل للأجيال القادمة. ويتماشى العمل الذي تقوم به الإيكاو بوصفها وكالة متخصصة مباشرة مع هذا الهدف.

"وينتظرنا عمل مهم خلال الأيام القادمة. وسنضع خطة عمل المنظمة للسنوات الثلاث القادمة والتي تتناول عدداً من القضايا ذات أهمية قصوى.

"وقد لا يخفى على بعضكم أنني قد حظيت بفرصة السفر إلى الفضاء خلال مسيرة مهنتي السابقة. وقد أثار ذلك بعض الفكاهة هنا في كندا عندما أصبحت وزير النقل الكندي، لتفيد أن كندا ستأخذ شواغل النقل إلى مستوى جديد تماماً. وأنا أفكر في هذا الأمر بطريقة أخرى: إن تجربتي أعطتني منظورا فريداً ومميزاً جداً عما نقوم به على الأرض هنا. وما نراه من الفضاء هو جمال الأرض الرائع ووحدها. ليس هناك حدود، حيث اختفت الخطوط الجغرافية السياسية التي تقسمنا في كثير من الأحيان. كل ما نراه هو كوكبنا الأزرق الجميل.

"وجميعنا هنا اليوم، من جميع أماننا المتنوعة، نفهم هشاشة هذا الكوكب الجميل. وقالت أماننا، سواء فريداً أو جماعياً، إننا بحاجة إلى طريق جديد إلى الأمام، طريق ينهض فيه العلم والتكنولوجيا بجميع اقتصاداتنا دون تعريض الكوكب الهش الذي نقطنه للخطر. وهذا هو التحدي الذي نواجهه وفرصتنا هنا في الأيام القليلة القادمة: هي أن نؤدي دورنا لضمان صحة كوكبنا للأجيال القادمة.

"إن العالم وقطاع الطيران يراقبوننا. وسنقوم باعتماد تدابير مختلفة ليكون النقل الجوي أكثر أماناً وأكثر أماناً وأقوى اقتصادياً وأكثر مرونة وأكثر مسؤولية فيما يتعلق بحماية البيئة.

"وليست هذه دائماً بالمهمة السهلة. وتحتاج حكوماتنا إلى تكون يقظة للتحديات والتهديدات الجديدة والتكنولوجيات الجديدة والاضطرابات الاقتصادية التي قد يواجهها أماننا وأعمالنا.

"وأعرب أسلافنا، خلال مؤتمر الطيران المدني الدولي الذي انعقد في شيكاغو في ١٩٤٤ عن رغبتهم في إنشاء منظمة تضع قواعد قياسية مشتركة من أجل تشغيل أمن للطيران المدني وتنظم الجانب الاقتصادي والتجاري للطيران. ونعت رئيس المؤتمر في ذلك الوقت هذا الأمر بالحلم الطموح.

"وقد تم تحقيق قدر هائل من العمل على مدى السبعين سنة الماضية، بما في ذلك العديد من الأشياء التي لم يكن من الممكن توقعها في ذلك الوقت. ومنذ ذلك الحين، عرف النقل الجوي التجاري نمواً لينتقل من نشاط هامشي تحظى به نخبة قليلة إلى عدد المسافرين الهائل الذي بلغ ٣،٣ مليار مسافر سنوياً، مع الحفاظ باستمرار على أعلى المستويات الممكنة من السلامة والأمن. ويرجع الفضل في ذلك إلى الإيكاو.

"ولكن، وعلى الرغم من كل هذه الإنجازات، لا زالت هناك حاجة للقيام بالمزيد، وسيتيح لنا الأسبوعان القادمان الفرصة لذلك مجدداً. ويبقى لنا أن نحدّد ونشكل الكيفية التي سيصبح بها الطيران الدولي أفضل وأكثر مسؤولية في المستقبل لصالح البشرية جمعاء.

"ولا شك في أن هذا العام عام حاسم بالنسبة لجدول الأعمال البيئي للإيكاو، حيث يسعى مجتمعنا الدولي إلى الحفاظ على الزخم الذي تحقق بموجب اتفاق باريس التاريخي في ٢٠١٥. وبيدّل قطاع الطيران الدولي جهوداً كبيرة للحد من الأثر الناجم عن انبعاثات الكربون ونحدد الآن هدفاً طموحاً لنمو محايد للكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠. وأمامنا فرصة لدعم قطاع الطيران لتحقيق هذا الطموح. والواقع أن نجاح هذه الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، وحتى دور الإيكاو في مستقبل النظام متعدد الأطراف سيعتمد جزئياً على ما إذا كان مجتمع الطيران الدولي قادراً على أن يجتمع ويتفق على تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات غازات الدفيئة في قطاعنا.

"وقد أعربت كندا، ومعها عدد من الدول الأخرى، عن عزمها على المشاركة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المقترحة منذ البداية. وإني أشجع جميع الدول الأعضاء لدى الإيكاو على أن ينضموا إلينا في دعم تدبير قوي والتزام بالمشاركة فيه في أقرب وقت ممكن.

"وهذه ليست سوى قضية واحدة من ضمن القضايا الجوهرية العديدة التي سنبحثها، ونحن نسعى إلى ضمان استمرار النقل الجوي في المساهمة في إرساء مستقبل أفضل من خلال سعيه الدؤوب للتميز من حيث السلامة والأمن والكفاءة وحماية البيئة. وسيتيح الأسبوعان القادمان لنا جميعاً فرصة المضي قدماً في هذا العمل ذو الرؤية لهذه المنظمة العظيمة.

"ويسعدني أن أكون هنا معكم، بصفتي وزير النقل الكندي، ونحن نبدأ هذه الدورة الهامة للجمعية العمومية. فلنتحلّى الجرأة والرؤية في القرارات التي نتخذها.

"أشكركم جميعاً مسبقاً على مساهماتكم في هذا الاجتماع، وأتمنى لكم إقامة مثمرة وممتعة هنا في

مونتريال."

٧- وأشار رئيس المجلس إلى أن كندا ظلت لما يقرب من ٧٣ عاماً، مضيفاً كريماً للإيكاو. مشدداً على أن ذلك كان أمراً فريداً في تاريخ منظومة الأمم المتحدة، وأشار إلى أن العديد من البلدان الأخرى في جميع أنحاء العالم تغيب كندا على ذلك. وأكد رئيس المجلس لمعالي وزير النقل أن التزام كندا الثابت نحو الإيكاو ودورها في ضمان التطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي كان محل تقدير كبير جداً.

رسالة الفيديو المسجلة من السيد بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة

٨- أشار رئيس المجلس إلى أنه على الرغم من أنه وجّه هو والأمانة العامة للإيكاو دعوةً للأمين العام للأمم المتحدة، السيد بان كي مون، للمشاركة في افتتاح دورة الجمعية العمومية، إلا أنه تعذّر عليه الحضور نظراً لانشغاله بالتزامات أخرى. غير أن السيد بان كي مون قدم رسالة الفيديو المسجلة التالية:

"يسعدني أن أبعث بتحياتي إلى هذا الاجتماع الهام.

"إن عمليات الطيران المدني التي تتسم بالسلامة والأمن والفعالية هي عامل أساسي للتواصل والازدهار على المستوى العالمي. ويجعل ذلك تنمية النقل الجوي والاستثمار فيه أولوية في سعينا إلى تحقيق ١٧ هدفاً من أهداف

الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. ولمساعدة الدول على تحقيق أهدافها، يجب أن تكون عمليات الطيران في حد ذاتها مستدامة. وما فتئت الإيكاو تركز تقدماً في هذا الاتجاه من خلال سلة التدابير الخاصة بها، غير أن انبعاثات الطيران تنمو بسرعة هي الأخرى، إذ من المتوقع أن يتضاعف عدد الرحلات بحلول عام ٢٠٣٠. ويؤكد ذلك على أهمية القرار الكائن بين أيديكم عن خطة عالمية جديدة للتدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الرحلات الدولية. ولم تكن هذه الانبعاثات مشمولة بموجب اتفاقية باريس، اعترافاً بالعمل الجاري في الإيكاو.

"وسيتبع العالم مداولاتكم عن كثب. ولقد تخطينا منذ زمن نقطة نصف التدابير. وإنني أحتجّ الدول على التحلي بروح القيادة في هذا الاجتماع والتطوع للمشاركة المبكرة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

"وللإيكاو مكانة خاصة ضمن الأسرة الدولية. وتمكننا القواعد القياسية والقوانين الخاصة بكم من السفر بحرية وثقة وراحة. ولديكم سجل حافل في مساعدة البلدان النامية في بناء قدراتهم، لا سيما في إطار استراتيجيتكم الناجحة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، وأنتم تعملون على إقامة شراكات إنمائية جديدة من خلال منتدياتكم العالمية للطيران. إن مهمتكم تعد أكثر أهمية من أي وقت مضى. وإنني أتطلع إلى أن تقوم هذه الجمعية العمومية بالاستناد إلى إنجازات الإيكاو لتأمين نظام طيران عالمي يتسم بالسلامة والأمن ومجدي اقتصادياً وسليماً بيئياً، وكذلك منتدى أكثر استدامة في المستقبل".

تقديم شهادات رئيس المجلس

٩- ذكّر رئيس المجلس أن الإيكاو قد استحدثت الشهادات الصادرة عن رئيس المجلس دعماً للمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" للاعتراف علناً بالأنشطة والالتزامات العالمية الموجهة نحو التنفيذ الفعال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية. واعترفت الشهادات الصادرة عن رئيس المجلس، والتي تصدر سنوياً، بأداء الدول من كل إقليم من أقاليم الإيكاو التي أحرزت تقدماً كبيراً في حل أوجه القصور لرقابة السلامة لديها وحسنت من التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الإيكاو. وكانت معايير الأهلية لهذا التقدير موضوعية وشفافة وارتكزت على نتائج أنشطة الرصد المستمر لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

١٠- وأعرب رئيس المجلس عن سعادته بتقديم الشهادات الصادرة عن رئيس المجلس الافتتاحية إلى الدول الأربع عشرة المختارة التالية، مع دولة واحدة على الأقل من كل إقليم، حسب إنجازاتهم في عام ٢٠١٥ (حسب الترتيب الأبجدي): النمسا وبوتسوانا والكاميرون وإكوادور والسلفادور وإسرائيل وإيطاليا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ولايتيا ومدغشقر ومالي والنيجر وسان مارينو والإمارات العربية المتحدة.

١١- وقد أعرب رئيس المجلس في معرض تهنئته لجميع الدول المتلقية عن أمله في أن تلهم شهادات رئيس المجلس الدول الأخرى بإثبات التزامها بتنفيذ قواعد وتوصيات الإيكاو. وأشار إلى أنه ستكون هناك فرصة أخرى في العام المقبل للاعتراف بجهود أولئك الذين أثبتوا التزامهم خلال عام ٢٠١٦.

البند ٢ من جدول الأعمال: الموافقة على جدول الأعمال

١٢- وفقاً للمادة ١٢ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (Doc 7600)، وافق الاجتماع على جدول الأعمال الوارد في الوثيقة WP/1

١٣- وأشار مندوب الهند إلى أنه في حين كان للجمعية العمومية قضايا هامة مقررة للمناقشة برزت قضية الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المقترحة من قبل مجلس الإيكاو نظراً لأهميتها. ولما كانت لهذه القضية عواقب هامة بالنسبة لقطاع الطيران، خاصة في الدول النامية، فهي بحاجة للمداولة والمناقشة من قبل الدول الأعضاء. وحسب فهمه، فإن العديد من الدول من جميع أنحاء العالم لم تتمكن من المشاركة في المناقشات السابقة بهذا الشأن، لا في الإيكاو ولا في أماكن أخرى، ولهذا السبب فإنها ترغب في استخدام هذه الدورة للجمعية العمومية لمناقشة الخطة

العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق على الصعيدين الثنائي ومتعدد الأطراف من أجل فهم أهميتها وإبداء وجهات نظرها. بيد أن ذلك يتطلب وقتاً. وفي حين كان من حسن الحظ أن الجمعية العمومية تستغرق أسبوعين تقريباً، فقد تم تغيير الجدول الزمني المحدد لتنظر اللجنة التنفيذية في البنود ٢٠ و ٢١ و ٢٢ من جدول الأعمال والمتعلقة بتغيير المناخ والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق عما كان عليه في الجدول الزمني المؤقت (ورقة العمل WP/10) حيث تم تقديم التاريخ من صباح يوم الخميس ٢٠١٦/٩/٢٩ إلى بعد ظهر يوم الأربعاء ٢٠١٦/٩/٢٨ (انظر ورقة العمل WP/10 المنقحة). وبالمثل، تم تقديم الجدول الزمني لاستعراض اللجنة التنفيذية مشروع تقرير الجلسة العامة عن هذه البنود من جدول الأعمال لينتقل من صباح يوم الأربعاء ٢٠١٦/١٠/٥ إلى بعد ظهر يوم الجمعة ٢٠١٦/٩/٣٠. وأُعرب مندوب الهند عن قلقه عن تغيير الجدول الزمني لنظر اللجنة التنفيذية في البنود ٢٠ و ٢١ و ٢٢ من جدول الأعمال بدون أي إخطار سابق مشيراً إلى أن المندوبين من جميع أنحاء العالم خططوا لزيارتهم مونتريال وفقاً إلى الجدول الزمني المؤقت الأصلي (WP/10) المنشور على موقع الإيكاو الإلكتروني A39، وطلب الالتزام بالجدول الزمني الأصلي.

١٤- ودعماً لهذا الطلب، أشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أن وفده خطط لأعماله استناداً إلى الجدول الزمني المؤقت الأصلي الوارد في ورقة العمل WP/10.

١٥- وأشار رئيس المجلس، بصفته رئيساً مؤقتاً للجمعية العمومية، إلى أن الجدول الزمني المذكور هو فقط لأغراض التخطيط وتسهيل مناقشة مختلف بنود جدول الأعمال من قبل الجلسة العامة واللجنة التنفيذية واللجان، كما أشار في الاجتماع غير الرسمي لرؤساء الوفود الذي سبق هذه الجلسة العامة. ومن الممكن إدخال تعديلات طفيفة عليه حسب تقدم العملية. ولقد تم إدخال التغيير في الجدول الزمني الذي أشار إليه مندوب الهند لتمكين اللجنة التنفيذية من البدء في النظر في البنود ٢٠ و ٢١ و ٢٢ من جدول الأعمال مبكراً بغرض زيادة كفاءة إدارة الوقت. ومع ذلك، فقد تمت الإحاطة التامة بالتعليقات المقدمة وستؤخذ بعين الاعتبار، حسب الاقتضاء، عندما تبدأ اللجنة التنفيذية مداولاتها.

البند ٣ من جدول الأعمال: إنشاء اللجان

١٦- وفقاً للمواد ٦(ب)، و١٤، و١٨ من النظام الداخلي الدائم (Doc 7600)، وافقت الجمعية العمومية على إنشاء لجنة أوراق الاعتماد واللجنة التنفيذية ولجنة التنسيق وكذلك اللجان الفنية والاقتصادية والقانونية والإدارية. على أن تتعقد لجنة أوراق الاعتماد عقب انتهاء الجلسة العامة الأولى مباشرة.

البند ٤ من جدول الأعمال: إحالة المواضيع إلى اللجان

١٧- أُحالَت الجلسة العامة مختلف البنود الواردة في جدول الأعمال على النحو الوارد في الوثيقة WP/1 إلى اللجنة التنفيذية واللجان الأخرى على النحو التالي: البنود ١٠-٣١ إلى اللجنة التنفيذية؛ البنود ٣٢-٣٧ إلى اللجنة الفنية؛ البنود ٣٨-٤٣ إلى اللجنة الاقتصادية؛ البنود ٤٤-٤٧ إلى اللجنة القانونية؛ البنود ٤٨-٥٨ إلى اللجنة الإدارية.

البند ٥ من جدول الأعمال: انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس

الموعد النهائي لتلقي الإخطارات
بالترشحات للجزئين الأول والثاني من
انتخاب المجلس

١٨- أعلن رئيس المجلس، بصفته الرئيس المؤقت أن انتخاب المجلس بجزأيه الأول والثاني سيجري الساعة ٩،٠٠ صباح يوم السبت الموافق ٢٠١٦/١٠/١، وأن الموعد النهائي لتلقي الإخطارات الخاصة بالترشيحات التي ينبغي أن تُقدم كتابياً إلى الأمانة العامة هو الساعة ١٢،١٥ من ظهر يوم الخميس الموافق ٢٠١٦/٩/٢٩. أما الإخطارات الخاصة بالترشيحات للجزء الثالث من انتخاب المجلس، والتي لن تُقبل إلا بعد الانتهاء من انتخاب الجزئين الأول والثاني، فينبغي

أن تُقدم إلى الأمانة العامة خلال فترة الثماني وأربعين ساعة التي تبدأ باختتام جلسة يوم السبت الموافق ٢٠١٦/١٠/١، وتنتهي في ذلك الوقت يوم الاثنين الموافق ٢٠١٦/١٠/٣. وسيجرى الجزء الثالث من انتخاب المجلس الساعة ١٤,٠٠ من يوم الثلاثاء الموافق ٢٠١٦/١٠/٤.

**العدد الأقصى للدول الأعضاء التي
ستُنتخب في كل جزء من انتخاب
المجلس**

١٩- وفقاً لما أوصى به المجلس في الوثيقة WP/2، حددت الجمعية العمومية العدد الأقصى للدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس على النحو التالي: الجزء الأول - إحدى عشرة دولة؛ الجزء الثاني - اثنتا عشرة دولة؛ الجزء الثالث - ثلاث عشرة دولة.

٢٠- رُفعت الجلسة الساعة ١٢,١٥.

محضر الجلسة الثانية

(الثلاثاء، ٢٧/٩/٢٠١٦، الساعة ١٥,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها
- الموافقة على التقرير الشفهي المؤقت المُقدم من لجنة أوراق الاعتماد
- ٢- البند ٦ من جدول الأعمال: انتخاب رئيس الجمعية العمومية
- ٣- البند ٧ من جدول الأعمال: انتخاب النواب الأربعة لرئيس الجمعية العمومية ورؤساء اللجان
- ٤- البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

ملخص المناقشات

البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها

الموافقة على التقرير الشفهي
المؤقت المُقدم من لجنة أوراق
الاعتماد

- ١- أدلى رئيس لجنة أوراق الاعتماد، السيد سليمان عيد (لبنان)، بالتقرير الشفهي المؤقت المُقدم من لجنة أوراق الاعتماد التي تتشكل من أعضاء من جزر الباهاما، وبنغلاديش، والكونغو، ولكسمبرغ، بالإضافة إلى لبنان. وأشار إلى أن اللجنة قد تلقت خلال اجتماعها الأول أوراق اعتماد أصلية وبشكل سليم من ١٧٠ دولة عضواً، ولدى ١٦٤ دولة منها مندوبون مسجلون. وعلاوة على ذلك، قدم ٤٣ وفداً من الوفود المراقبين أوراق اعتمادهم الأصلية بشكل سليم، وتم تسجيل ٣٩ وفداً منهم.
- ٢- حثت لجنة أوراق الاعتماد جميع الدول والمنظمات التي لم تقدم بعد أوراق اعتمادها بشكل سليم للقيام بذلك في أسرع وقت ممكن. وأوصت الجمعية العمومية بالسماح لهم في الوقت الحالي بالمشاركة في المداولات، في ضوء المادة ٧ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600).
- ٣- ونظراً لعدم ورود أي تعليق، أحاطت الجلسة العامة بالتقرير الشفهي المؤقت المُقدم من لجنة أوراق الاعتماد. وطلب الرئيس المؤقت للجمعية العمومية، الدكتور أولومويا بينارد أليو، ورئيس المجلس، من جميع المندوبين الذين لم يقدموا بعد أوراق اعتمادهم بشكل سليم باتخاذ الإجراء اللازم لفعل ذلك. وشجع الذين يواجهون صعوبات أن يتشاوروا مع أمين لجنة أوراق الاعتماد، السيد بينوا فيريغن، من مكتب الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية.

البند ٦ من جدول الأعمال: انتخاب رئيس الجمعية العمومية

- ٤- قام مندوب المكسيك - بتأييد من مندوبى كل من البرتغال، ونيجيريا، وكولومبيا، ومصر، والسودان، بترشيح السيد أزهري الدين عبد الرحمان (ماليزيا) رئيساً للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.
- ٥- أقر الترشيح بالتركية، وعند إعلان انتخاب السيد رحمان، قام رئيس الجمعية العمومية المؤقت بتهنئته بالنيابة عن كل الحضور ودعاه إلى تولي المقعد بصفتة رئيساً.
- ٦- وأشار الرئيس إلى شعوره بالشرف البالغ للثقة التي وضعت فيه وأعرب عن امتنانه لهذا الترشيح. وأثناء نظره في دوره كرئيس ليكون ميسراً وموفقاً وبنانيا لتوافق الآراء وقائداً، أكد على أن جهوده ستبوء بالفشل في نهاية المطاف ما لم يدعمها المندوبون. وأشار الرئيس إلى أنه قد يكون من الضروري أن تتخذ الجمعية العمومية في بعض الأحيان قرارات صارمة، وفي بعض الأحيان، قرارات غير سارة، وأكد على أن هذه القرارات تستلزم روح الحوار والتعاون من جانب جميع المندوبين. وأكد أنه سيبدل قضاى جهده لرئاسة الجمعية العمومية بطريقة فعالة مشيراً إلى أنه ليست لديه أية أوهام عن الحلول السريعة. وأشار الرئيس في هذا الصدد أنه لا طالما كانت المسائل العملية الصغيرة هي المهمة وتؤدي في نهاية المطاف إلى حلول.
- ٧- وأشار الرئيس إلى أمله البالغ في أن يعمل جميع المندوبين معا خلال الجمعية العمومية، مشدداً على أنه ينبغي ألا يخافوا من أي صعوبات أو شكوك قد تواجههم. وشجع الجمعية العمومية على المضي قدماً من خلال التعاون والتفاهم والثقة المتبادلين.

البند ٧ من جدول الأعمال: انتخاب النواب الأربعة لرئيس الجمعية العمومية ورؤساء اللجان

- ٨- دعا الرئيس إلى الترشيح لمناصب نواب الرئيس، فقام مندوب سنغافورة، بتأييد من مندوب الاتحاد الروسي، باقتراح الترشيحات التالية:
- | | |
|---------------|-----------------------------------|
| النائب الأول | السيدة إنغريد شيرفيلز (السويد) |
| النائب الثاني | السيد حبيب مكي (تونس) |
| النائب الثالث | السيد كارلوس فيلاسكيز (غواتيمالا) |
| النائب الرابع | السيدة سارة ويب (كندا) |
- ٩- وتم قبول الترشيحات بالتركية.
- ١٠- وبالإضافة إلى ذلك، وافقت الجمعية العمومية بالتركية على الترشيحات التالية لرؤساء اللجان، بناء على اقتراح مندوب الإمارات العربية المتحدة بتأييد من مندوب الجمهورية الدومينيكية:
- | | |
|-------------------|---|
| اللجنة الفنية | السيد غرايم هاريس (نيوزلندا) |
| اللجنة الاقتصادية | السيد جيفري بوسيليتسو موشايشا (بوتسوانا) |
| اللجنة القانونية | السيد أليسيو كوارانتا (إيطاليا) |
| اللجنة الإدارية | السيد خورخي فيليكس كاستيلو دي لا باز (كوبا) |
- ١١- وقدم الرئيس أحر تهانيه إلى نواب الرئيس المنتخبين حديثاً وإلى رؤساء اللجان، وأكد لجميع الحاضرين أنه لن يدخر أية جهود لضمان توجيه الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية نحو تلبية مطالب أخوة الطيران.

البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

١٢- خُصص ما تبقى من وقت الجلسة للبند ٨ من جدول الأعمال والكلمات العامة التي ألقاها وفود كل من: الولايات المتحدة الأمريكية، والصين، وسلوفاكيا (باسم الدول الأوروبية)، وماليزيا، والمكسيك، والاتحاد الروسي، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا، وفنلندا، والهند، وكينيا، ومصر، وإسبانيا ونيجيريا والأرجنتين والنيجر والإكوادور. كما أدلى مراقب المفوضية الأوروبية بكلمة.

١٣- رُفعت الجلسة الساعة ١٧,٤٥.

محضر الجلسة الثالثة

(الأربعاء، ٢٨/٩/٢٠١٦، الساعة ٩،٢٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها
- الموافقة على التقرير الشفهي المُقدم من اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٠ من جدول الأعمال
- ٢- البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

ملخص المناقشات

البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها

الموافقة على التقرير الشفهي المُقدم من
اللجنة التنفيذية بشأن البند ١٠ من
جدول الأعمال

- ١- قدم الرئيس، بصفته رئيس اللجنة التنفيذية، التقرير الشفهي المُقدم من اللجنة التنفيذية عن دراستها للوثيقة WP/61 Revision No.1، (مع الإضافة رقم ١)، وتناول هذا التقرير الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة. وعرضت الإضافة رقم ١ المرفق (ج) الذي تضمن أحدث المعلومات عن الورقة التي تحدد الدول الأعضاء التي اعتبر حقها في التصويت معلقاً اعتباراً من ٢٦/٩/٢٠١٦ بسبب الاشتراكات المتأخرة المستحقة عليها.
- ٢- ولاحظت اللجنة التنفيذية، دون تعليق، المعلومات المُقدمة في الورقة المتعلقة بما يلي: وضع الاشتراكات المتأخرة والدول الأعضاء التي اعتبر حقها في التصويت معلقاً؛ وتأثير التأخير في استلام الاشتراكات المستحقة؛ والتدابير اللازمة لمعالجة الاشتراكات المتأخرة؛ وخطة الحوافز من أجل تسوية الاشتراكات التي طال تأخر سدادها.
- ٣- كما استعرضت اللجنة التنفيذية وأقرت، مشروع القرار ١/١٠ (اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية للمنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات) المنصوص عليه في المرفق (د) من الورقة، ذلك القرار الذي اقترح إدخال التغييرات التالية على قرار الجمعية العمومية ٣٨-٢٤:
- تعديل البند ٢ من الديباجة، بحيث تتقح الإشارة إلى المادة ٦-٥ من النظام المالي للإيكاو لتصبح "المادة ٦-٥ (أ)" وإدراج المادة ٦-٥ (ب) في النهاية، من خلال إدخال عبارة "والمادة ٦-٥ (ب)، التي تنص على أنه اعتباراً من ١ يناير من السنة المالية التالية، يُعتبر أي رصيد غير مدفوع رصيماً متأخراً لمدة سنة"
 - تعديل على فاتحة فقرات المنطوق، حيث تدرج عبارة "اعتباراً من ١/١/٢٠١٧" في النهاية؛
 - تعديل الفقرة ٦ من المنطوق، وذلك بإدراج العبارة "والمبالغ المستحقة بموجب الاتفاقات" في النهاية؛
 - تعديل الفقرة ١٠ (ج) من المنطوق: ["فقدان المرشحين أو الممثلين أهلية الترشيح لأي منصب يُشغل بالانتخاب"] لتصبح ["فقدان المرشحين أو الممثلين أهلية التصويت لهم في أي منصب"]؛

- تعديل الفقرة ١٢ من المنطوق حيث تدرج عبارة "وكذلك عدم الأهلية للترشح للانتخاب في المجلس واللجان والهيئات بموجب الفقرة ١١" بعد عبارة "بموجب الفقرتين ٦ و٧"

٤- ونظراً لعدم ورود أي تعليقات، أقرت الجلسة العامة التقرير الشفهي المُقدم من اللجنة التنفيذية بالصيغة التي قُدم بها، واتخذت الإجراء المقترح في الملخص التنفيذي للوثيقة WP/61 Revision No.1، وقامت بما يلي:

- (أ) أحاطت علماً بالتقدم المحرز في تحصيل الاشتراكات المتأخرة القائمة منذ فترة طويلة؛
- (ب) اعتمدت مشروع القرار ١/١٠ (اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية للمنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات) المنصوص عليه في المرفق (د) من الورقة المذكورة.

البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

٥- حُصص ما تبقى من وقت الجلسة للكلمات العامة التي ألقاها وفود كل من الدول التالية في إطار البند ٨ من جدول الأعمال: نيبال وهولندا واليابان وإكونغو وتايلند، وإندونيسيا والرأس الأخضر والسنغال والسويد والبرتغال والجزائر وكولومبيا وبروني دار السلام وكوبا وجنوب السودان وزيمبابوي وساموا وجمهورية تنزانيا المتحدة وإسرائيل وأوكرانيا والإمارات العربية المتحدة.

٦- رُفعت الجلسة الساعة ١٢:٣٥ ظهراً.

محضر الجلسة الرابعة

(السبت، ١٠/١٠/٢٠١٦، الساعة ٩،٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٥ من جدول الأعمال: انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس
 - الجزآن الأول والثاني من انتخاب المجلس
 - الموعد النهائي لتقديم الترشيحات للجزء الثالث من انتخاب المجلس
- ٢- البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبيت فيها
 - الموافقة على تقارير اللجنة التنفيذية بشأن البنود ١١ و ١٢ و ١٣ و ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال
- ٣- البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

ملخص المناقشات

البند ٥ من جدول الأعمال: انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس

الجزآن الأول والثاني من انتخاب المجلس

- ١- أعلن الرئيس أنه قد جرت الدعوة إلى الاجتماع لغرض انتخاب المجلس في جزأيه الأول والثاني. ولفت الانتباه إلى الوثيقة WP/2، التي وفرت معلومات أساسية مفصلة عن عملية الانتخاب، ولاحظ أن المرفق (ب) من هذه الورقة، نسخ المواد ٥٤-٦١ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، التي تصف الإجراء الذي سيجري بموجبه الانتخاب. وأشار الرئيس إلى أن الجمعية العمومية اعتمدت في جلستها العامة الأولى في ٢٧/٩/٢٠١٦، توصية المجلس بشأن الحد الأقصى لعدد المقاعد التي سيتم انتخابها في الأجزاء الثلاثة للانتخابات على النحو المبين في الموجز التنفيذي للورقة، خاصة انتخاب ١١ دولة عضواً في الجزء الأول و ١٢ دولة عضواً في الجزء الثاني من انتخابات المجلس.
- ٢- ودكر الرئيس بالتعديلات التي أدخلت على المادتين ٥٩ و ٦٠، خلال الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية، من أجل السماح باستخدام نظام التصويت الإلكتروني في انتخابات المجلس، مع العلم بأن التصويت اليدوي سيظل قائماً كخيار احتياطي. وأكد على أن إعداد مظاريف رموز PIN التي سطلب من المندوبين من أجل التصويت قد تم بحضور ممثل مكتب التقييم والتدقيق الداخلي من أجل توفير ضمان إضافي للجمعية العمومية بشأن سرية وإخفاء هوية العملية الانتخابية.

- ٣- وأشار الرئيس إلى أن أسماء الدول الأعضاء التي قدمت ترشيحاتها للجزأين الأول والثاني من انتخاب المجلس ترد في مذكرة الأمين العام المؤرخة في يوم ٢٩/٩/٢٠١٦ التي وضعت نسخة منها على مكتب كل وفد مع فكرة بشأن نظام التصويت الإلكتروني المذكور. وأشار أيضاً إلى أنه تم تقديم عدة ورقات بشأن الترشيحات: ورقة العمل WP/291، التي قدمتها سنغافورة؛ والورقة WP/360، التي قدمتها اللجنة العربية للطيران المدني؛ والورقة WP/147 المنقحة،

التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية؛ والورقة WP/230 المنقحة والتي قدمتها غواتيمالا والتي تمثل الدول الأعضاء من لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية.

٤- وبعد أن عرضت الأمانة العامة مقطع فيديو قصير بشأن نظام التصويت الإلكتروني، جرى تزويد الدول الأعضاء التالية، البالغ عددها ١٧٠ دولة، التي يحق لها التصويت في الجزئين الأول والثاني من انتخاب المجلس، بالمواد اللازمة للمشاركة في التصويت الإلكتروني:

أفغانستان	تشيكيا	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	الاتحاد الروسي
ألبانيا	جمهورية الكونغو الديمقراطية	لاتفيا	رواندا
الجزائر	الدانمرك	لبنان	سانت كيتس ونيفس
أندورا	دجيبوتي	ليسوتو	سانت لوسي
أنغولا	الجمهورية الدومينيكية	ليبيريا	سان فنسنت وجزر غرينادين
الأرجنتين	إكوادور	ليبيا	ساموا
أرمينيا	مصر	ليتوانيا	سان مارينو
أستراليا	السلفادور	لكسمبورغ	المملكة العربية السعودية
النمسا	غينيا الاستوائية	مدغشقر	السنغال
أذربيجان	إستونيا	ماليزيا	صربيا
جزر البهاما	إثيوبيا	ملديف	سيشيل
البحرين	فيجي	مالي	سيراليون
بنغلاديش	فنلندا	مالطة	سنغافورة
بربادوس	فرنسا	جزر مارشال	سلوفاكيا
بلجيكا	غابون	موريتانيا	سلوفينيا
بليز	جورجيا	موريشيوس	جزر سليمان
بنين	ألمانيا	المكسيك	الصومال
بوتان	غانا	موناكو	جنوب أفريقيا
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	اليونان	منغوليا	جنوب السودان
البوسنة والهرسك	غواتيمالا	الجبل الأسود	إسبانيا
بوتسوانا	غينيا	المغرب	سري لانكا
البرازيل	غينيا - بيساو	موزامبيق	السودان
بروني دار السلام	غيانا	ميانمار	سوازيلند
بلغاريا	هايتي	ناميبيا	السويد
بوركينا فاسو	هندوراس	نيبال	سويسرا
بوروندي	هنغاريا	هولندا	تايلند
الرأس الأخضر	أيسلندا	نيوزيلندا	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
كمبوديا	الهند	نيكاراغوا	تيمور ليشتي
الكاميرون	إندونيسيا	النيجر	توغو
كندا	العراق	نيجيريا	تونغا
جمهورية أفريقيا الوسطى	آيرلندا	النرويج	ترينيداد وتوباغو
تشاد	إسرائيل	عمان	تونس

تركيا	باكستان	إيطاليا	شيلي
أوغندا	بنما	جامايكا	الصين
أوكرانيا	باراغواي	اليابان	كولومبيا
الإمارات العربية المتحدة	بيرو	الأردن	الكونغو
المملكة المتحدة	الفلبين	كازاخستان	جزر كوك
جمهورية تنزانيا المتحدة	بولندا	كينيا	كوستاريكا
الولايات المتحدة الأمريكية	البرتغال	كيريباس	كوت ديفوار
أوروغواي	قطر	الكويت	كرواتيا
أوزبكستان	جمهورية كوريا		كوبا
فانواتو	جمهورية مولدوفا		قبرص
فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)	رومانيا		
فييت نام			
زمبابوي			

٥- وفي ختام جلسة التصويت للجزء الأول من الانتخاب، قامت ١٧٠ دولة عضواً بالإدلاء بأصواتها باستخدام نظام التصويت الإلكتروني. وبموجب المادة ٦٠ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، كان العدد الأدنى للأصوات اللازمة لصحة إجراء الانتخاب هو ٨٦ صوتاً. وقام الرئيس بإعلان نتائج التصويت الإلكتروني على النحو التالي:

أستراليا	١٤٩ صوتاً
البرازيل	١٦٧ صوتاً
كندا	١٤٢ صوتاً
الصين	١٥٤ صوتاً
فرنسا	١٥٢ صوتاً
ألمانيا	١٦٢ صوتاً
إيطاليا	١٦٦ صوتاً
اليابان	١٥٥ صوتاً
الاتحاد الروسي	١٤٥ صوتاً
المملكة المتحدة	١٥٦ صوتاً
الولايات المتحدة الأمريكية	١٥١ صوتاً

وأعلن فوز الدول الأعضاء الإحدى عشرة جميعها في الانتخاب.

٦- وشرعت الجمعية العمومية، بعد ذلك، في إجراء الجزء الثاني من الانتخاب. وفي ختام جلسة التصويت، قامت ١٧٠ دولة عضواً بالإدلاء بأصواتها باستخدام نظام التصويت الإلكتروني. وكان العدد الأدنى للأصوات اللازمة لصحة إجراء الانتخاب هو ٨٦ صوتاً.

٧- وكانت نتيجة الاقتراع التي أعلنها الرئيس على النحو التالي:

الأرجنتين	١٥٦ صوتاً
كولومبيا	١٥٤ صوتاً
مصر	١٥٣ صوتاً
الهند	١٥١ صوتاً
أيرلندا	١٥٣ صوتاً
المكسيك	١٦٠ صوتاً
نيجيريا	١٥٢ صوتاً
المملكة العربية السعودية	١٥١ صوتاً
سنغافورة	١٦٤ صوتاً
جنوب أفريقيا	١٥٧ صوتاً
إسبانيا	١٦٠ صوتاً
السويد	١٥٤ صوتاً

٨- وأعلن الرئيس فوز الدول الأعضاء الاثنتي عشرة المذكورة أعلاه في الانتخاب.

٩- وبالنيابة عن الجمعية العمومية، هنأ الرئيس الدول الأعضاء المنتخبة للتو، وأعرب عن ثقته في أنها ستعمل في مصلحة الإيكاو وقطاع الطيران العالمي على حد سواء. وبالإضافة إلى ذلك، أعرب عن تقديره للمساعدة التي تقدمها الأمانة العامة لتسهيل وتسيير الانتخابات.

١٠- وتمت الإحاطة بأن التقارير الصادرة عن نظام التصويت الإلكتروني للجزئين الأول والثاني المذكورين من انتخابات المجلس ستُرسل مباشرة إلى المراجعين.

الموعد النهائي لتقديم الترشيحات للجزء الثالث من انتخاب المجلس

١١- أعلن الرئيس أن الجزء الثالث من انتخاب المجلس سيُجرى في الجلسة العامة الخامسة التي ستُعقد الساعة ١٤,٠٠ يوم الثلاثاء الموافق ٢٠١٦/١٠/٤، وبموجب المادة ٥٨ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، ينبغي تقديم الترشيحات للجزء الثالث من انتخاب المجلس كتابة إلى الأمين العام قبل حلول الساعة ١٠,٣٠ من صباح يوم الاثنين الموافق ٢٠١٦/١٠/٣.

البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها

الموافقة على تقارير اللجنة التنفيذية

بشأن البنود ١١ و١٢ و١٣ و٢٠ و٢١

من جدول الأعمال

١٢- وقدم الرئيس، بصفته رئيس اللجنة التنفيذية عدة تقارير لتعتمدها الجلسة العامة.

١٣- وفي غياب التعليقات، أعلن الرئيس الموافقة على التقارير التالية الصادرة بشأن اللجنة التنفيذية واعتماد القرارات على النحو المبين:

ورقة العمل WP/489 - البند ١١ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية للسنوات ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥.

ورقة العمل WP/490 - البند ١٢ من جدول الأعمال: اقتراح بتعديل المادة الخمسين (أ) من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في المجلس
(القرارات ١/١٢ و ٢/١٢)

- البند ١٣ من جدول الأعمال: اقتراح بتعديل المادة السادسة والخمسين من اتفاقية شيكاغو بغرض زيادة عدد الأعضاء في لجنة الملاحاة الجوية
(القرارات ١/١٣ و ٢/١٣)

ورقة العمل WP/488 - البند ٢٠ من جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسة والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
(القرار ١/٢٠)

- البند ٢١ من جدول الأعمال: حماية البيئة - انبعاثات الطائرات التي تؤثر على جودة الهواء المحلي - السياسة والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

١٤- وُحِّصَ ما تبقى من وقت الجلسة للكلمات العامة التي ألقاها وفود كل من الدول التالية: جمهورية كوريا وتركيا ونيكاراغوا والمغرب وسريلانكا وأوغندا ولبنان والكاميرون.

١٥- رُفِعَت الجلسة الساعة ١٢,١٠ ظهراً.

محضر الجلسة الخامسة

(الثلاثاء، ٢٠١٦/١٠/٤، الساعة ١٤,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ٥ من جدول الأعمال: انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس

- الجزء الثالث من انتخاب المجلس

٢- البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

ملخص المناقشات

البند ٥ من جدول الأعمال: انتخاب الدول الأعضاء التي ستمثل في المجلس

الجزء الثالث من انتخاب المجلس

١- أعلن الرئيس أنه قد جرت الدعوة إلى الاجتماع لغرض انتخاب الجزء الثالث من المجلس. ولفت الانتباه إلى الوثيقة WP/2، التي وفرت معلومات أساسية مفصلة عن عملية الانتخاب، كما لفت الانتباه إلى الأوراق التالية التي تحمل مقترحات عن الترشيحات: ورقة العمل WP/284، التي قدمتها إندونيسيا؛ والورقة WP/382، التي قدمتها ماليزيا؛ والورقة WP/112، التي قدمتها أذربيجان وجورجيا وتركيا وأوكرانيا؛ والورقة WP/360، التي قدمتها اللجنة العربية للطيران المدني؛ والورقة WP/147 المنقحة، التي قدمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية؛ والورقة WP/230 المنقحة التي قدمتها غواتيمالا، ممثلة للدول الأعضاء من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني. وذكر الرئيس أن الجمعية العمومية قد قررت بالفعل خلال انعقاد جلستها العامة الأولى المنعقدة في ٢٧/٩/٢٠١٦ أن تقوم بانتخاب ١٣ دولة عضواً في إطار الجزء الثالث من انتخاب المجلس. كما أشار إلى أن مذكرة الأمين العام المؤرخة في يوم ٣/١٠/٢٠١٦ قد تضمنت قائمة بأسماء ١٤ دولة عضواً قدمت ترشيحاتها، وأكد على أنه يمكن للدول الأعضاء التصويت لأي عدد من المرشحين بحد أقصى عدد المقاعد الشاغرة التي يتعين شغلها، وهي تحديداً ١٣ مقعداً.

٢- ثم عرضت الأمانة العامة مقطع فيديو بشأن نظام التصويت الإلكتروني، وأكدت مجدداً على أن إعداد مظاريف رموز PIN قد تم بحضور ممثل مكتب التقييم والتدقيق الداخلي من أجل توفير ضمان إضافي للجمعية العمومية بشأن سرية وإخفاء هوية العملية الانتخابية.

٣- وتم بعد ذلك تزويد الدول الأعضاء التي تتمتع بأهلية التصويت في الجزء الثالث من الانتخابات، والبالغ عددها ١٧٢ دولة عضواً، بالمواد اللازمة للمشاركة في التصويت الإلكتروني:

أفغانستان	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	لبنان	ساموا
ألبانيا	جمهورية الكونغو الديمقراطية	ليسوتو	سان مارينو
الجزائر	الدانمرك	ليبيريا	المملكة العربية السعودية
أندورا	الجمهورية الدومينيكية	ليبيا	السنغال
أنغولا	إكوادور	ليتوانيا	صربيا
الأرجنتين	مصر	لكسمبورغ	سيشيل
أرمينيا	السلفادور	مدغشقر	سيراليون
أستراليا	غينيا الاستوائية	ماليزيا	سنغافورة
النمسا	إريتريا	ملديف	سلوفاكيا
أذربيجان	إستونيا	مالي	سلوفينيا
جزر البهاما	إثيوبيا	مالطة	جزر سليمان
البحرين	فيجي	موريتانيا	الصومال
بنغلاديش	فنلندا	موريشيوس	جنوب أفريقيا
بربادوس	فرنسا	المكسيك	جمهورية جنوب السودان
بيلاروس	غابون	ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)	إسبانيا
بلجيكا	غامبيا	موناكو	سري لانكا
بليز	جورجيا	منغوليا	السودان
بنين	ألمانيا	المغرب	سوازيلند
بوتان	غانا	موزامبيق	السويد
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	اليونان	ميانمار	سويسرا
البوسنة والهرسك	غواتيمالا	ناميبيا	تايلند
بوتسوانا	غينيا	نيبال	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
البرازيل	غينيا - بيساو	هولندا	توغو
بروني دار السلام	غيانا	نيوزيلندا	تونغا
بلغاريا	هايتي	نيكاراغوا	ترينيداد وتوباغو
بوركينافاسو	هندوراس	النيجر	تونس
بوروندي	هنغاريا	نيجيريا	تركيا
كمبوديا	أيسلندا	النرويج	تركمانستان
الكاميرون	الهند	عمان	أوغندا
كندا	إندونيسيا	باكستان	أوكرانيا
الرأس الأخضر	إيران (جمهورية - الإسلامية)	بنما	الإمارات العربية المتحدة
جمهورية أفريقيا الوسطى	العراق	بابوا غينيا الجديدة	المملكة المتحدة

جمهورية تنزانيا المتحدة	باراغواي	آيرلندا	تشاد
الولايات المتحدة الأمريكية	بيرو	إسرائيل	شيلي
أوروغواي	الفلبين	إيطاليا	الصين
أوزبكستان	بولندا	جامايكا	كولومبيا
فانواتو	البرتغال	اليابان	جزر القمر
فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)	قطر	الأردن	الكونغو
فijiيت نام	جمهورية كوريا	كازاخستان	جزر كوك
اليمن	جمهورية مولدوفا	كينيا	كوستاريكا
زامبيا	رومانيا	كيريباس	كوت ديفوار
زمبابوي	الاتحاد الروسي	الكويت	كرواتيا
	رواندا	قيرغيزستان	كوبا
	سانت كيتس ونيفس	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	قبرص
	سان فنسنت وجزر غرينادين	لاتفيا	الجمهورية التشيكية

٤- وفي ختام جلسة التصويت للجزء الثالث من الانتخاب، قامت ١٧٢ دولة عضواً بالإدلاء بأصواتها باستخدام نظام التصويت الإلكتروني. وبموجب المادة ٦٠ من النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية (Doc 7600)، كان العدد الأدنى للأصوات اللازمة لصحة إجراء الانتخاب هو ٨٧ صوتاً. وقام الرئيس بإعلان نتائج التصويت الإلكتروني على النحو التالي:

الجزائر	١٥١ صوتاً
الرأس الأخضر	١٣٦ صوتاً
الكونغو	١٣٦ صوتاً
كوبا	١٦٠ صوتاً
الإكوادور	١٣٣ صوتاً
إندونيسيا	٩٦ صوتاً
كينيا	١٥٩ صوتاً
ماليزيا	١٢٩ صوتاً
بنما	١٣٠ صوتاً
جمهورية كوريا	١٤٦ صوتاً
تركيا	١٥٦ صوتاً
الإمارات العربية المتحدة	١٥٦ صوتاً
جمهورية تنزانيا المتحدة	١٥٠ صوتاً
أوروغواي	١٣٣ صوتاً

وأعلن فوز ١٣ دولة عضواً في الانتخاب وهي الدول التالية: الجزائر والرأس الأخضر والكونغو وكوبا والإكوادور كينيا وماليزيا وبنما وجمهورية كوريا وتركيا والإمارات العربية المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة وأوروغواي.

٥- وهنا الرئيس نيابة عن الجمعية العمومية، الدول الأعضاء المنتخبة، وأعرب عن ثقته في أنها ستعمل لمصلحة كل من الإيكاو وقطاع الطيران العالمي. وتقدم أيضاً بالشكر للأمانة العامة لما قدمته من مساعدة من أجل تسيير العملية الانتخابية.

٦- والحيط علماً بأن تقارير التدقيق للجزء الثالث من انتخابات المجلس الصادرة عن نظام التصويت الإلكتروني سترسل مباشرة إلى المراجعين.

البند ٨ من جدول الأعمال: كلمات وفود الدول الأعضاء

٧- وخصص ما تبقى من وقت الجلسة للكلمات العامة التي ألقاها وفود كل من الدول التالية: قطر وبوركينافاسو وعمان وجمهورية مولدوفا وسيراليون والفلبين وأوروغواي وليبيريا وباكستان وسانت كيتس ونيفيس والسالفادور.

٨- رُفعت الجلسة الساعة ١٦،١٥.

محضر الجلسة السادسة

(الأربعاء، ٢٠١٦/١٠/٥، الساعة ٩،٠٠)

المواضيع التي نوقشت

- ١- البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها
 - الموافقة على التقرير المُقدم من اللجنة الإدارية بشأن القسم العام والبنود ٤٨-٥٨ من جدول الأعمال
 - الموافقة على التقرير المُقدم من اللجنة القانونية بشأن القسم العام والبنود ٤٤-٤٧ من جدول الأعمال
 - الموافقة على التقارير المُقدمة من اللجنة الاقتصادية بشأن القسم العام والبنود ٣٨-٤٣ من جدول الأعمال
 - الموافقة على التقارير المُقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن القسم العام والبنود ١٤ و ١٦-١٩ و ٢٣-
 - ٢٧ و ٢٩-٣١ من جدول الأعمال
 - الموافقة على التقارير المُقدمة من اللجنة الفنية بشأن القسم العام، والبنود ٣٢-٣٧ من جدول الأعمال؛
 - الموافقة على التقرير النهائي المُقدم من لجنة اوراق الاعتماد

ملخص المناقشات

البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها

الموافقة على التقرير المُقدم من اللجنة الإدارية
بشأن القسم العام والبنود ٤٨-٥٨ من جدول
الأعمال

- ١- قدم رئيس اللجنة الإدارية، السيد خورخي فيليكس كاستيلو لا باز (كوبا)، تقرير اللجنة (ورقة العمل WP/506) ليعتمد في الجلسة العامة. وأشار إلى أن اللجنة الإدارية قد أنجزت عملها في جلستين وقدمت تقريرا واحدا إلى الجلسة العامة عن أعمالها، مما يعكس قدرا كبيرا من الأعمال التحضيرية التي اضطلع بها المجلس والأمانة العامة قبل انعقاد الجمعية العمومية. وأعرب الرئيس عن تقديره للتعاون الذي أبداه جميع أعضاء اللجنة الإدارية والأمانة العامة لإجراء أعمالهم بكفاءة وفعالية.

٢- وفي البند ٤٨ من جدول الأعمال، أخذت اللجنة الإدارية علماً بفحوى وعرض القسم بعنوان "الاستعراض المالي" من تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية للسنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والتقارير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦ وأوصت الجلسة العامة باعتمادها.

٣- وفيما يخص البند ٥٠ من جدول الأعمال: تأكيد قرار المجلس بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام وتحديد المبالغ المدفوعة مقدماً في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية، أحاطت اللجنة علماً بالمعلومات التي قدمت في تقرير الحالة الشفهي الذي أشار إلى أنه بعد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية لم تتضمن أي دولة جديدة إلى اتفاقية شيكاغو لتصبح دولة عضواً في الإيكاو، ولذلك فإن هذا البند لم يتطلب وضعه في ورقة عمل للجمعية العمومية للنظر فيها من جانب اللجنة الإدارية. وأشارت أيضاً أنه لن يكون ضرورياً في المستقبل تقديم البند ٥٠ من جدول الأعمال للنظر فيه عندما لا تتضمن أية دولة جديدة إلى الاتفاقية.

٤- وفيما يخص البند ٥١ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة، نظرت اللجنة الإدارية في ورقة العمل - WP/61 Revision No. 1 و Addendum No. 1 و Addendum No. 2 التي تقدم معلومات عن الجوانب المالية لمسألة الاشتراكات المتأخرة بما في ذلك الدول الأعضاء التي اعتبرت حقوق التصويت الخاصة بها معلقة، كما نظرت في ورقة العمل WP/68 بخصوص استغلال الأموال من مشروع الحوافز لتسوية المتأخرات لفترة طويلة. وذكر رئيس اللجنة الإدارية بأن الجلسة العامة قد سبق واعتمدت القرار ١/١٠: اضطلاع الدول الأعضاء بالالتزامات المالية تجاه المنظمة والجراءات التي يجب اتخاذها حيال الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات، خلال اجتماعها الثالث الذي انعقد في ٢٨/٩/٢٠١٦.

٥- وفيما يخص التقرير عن البند ٥٢ من جدول الأعمال: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩، أوصت اللجنة الإدارية باعتماد القرار ١/٥٢، وأوضحت إلى الجلسة العامة أنه لم يتم اقتراح إجراء أي تعديل على المنهجية المتبعة، وبالتالي سيجري الإبقاء على مبادئ الأنصبة المعمول بها للسنوات الثلاث المقبلة.

٦- وفي إطار البند ٥٣ من جدول الأعمال: تقرير عن صندوق رأس المال العامل، أبلغت اللجنة الإدارية الجلسة المفتوحة بأنه قد تم الإبقاء على مستوى رأس المال العامل البالغ ٨,٠ مليون دولار أمريكي وأوصت باعتماد القرار ١/٥٣ ذي الصلة.

٧- وفيما يخص البند ٥٤ من جدول الأعمال: التصرف في الفائض/العجز النقدي، أحاطت اللجنة الإدارية بالنتائج المالية وأكدت على أنه لا حاجة لأن تمول الدول الأعضاء العجز النقدي في الوقت الحالي.

٨- وفي إطار البند ٥٥ من جدول الأعمال: تعديل النظام المالي، استعرضت اللجنة الإدارية التعديلات المقترحة على المواد ٥-٩ و ٧-٣ و ١١-٤ من النظام المالي وأوصت باعتماد القرار ١/٥٥ ذي الصلة.

٩- وفيما يخص البند ٥٦ من جدول الأعمال: استعراض النفقات، والموافقة على الحسابات والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن السنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥، أحاطت اللجنة الإدارية علماً برأي المراجعة غير المشفوع بتحفظ لعام ٢٠١٣ والذي قدمه مراجع الحسابات الخارجي للإيكاو آنذاك، وهو أول رئيس لديوان الحسابات الفرنسي، السيد ديدي ميغو، ويرأي المراجعة غير المشفوع بتحفظ إزاء كل من ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والذي قدمه مراجع الحسابات الخارجي للإيكاو حالياً، رئيس ديوان المحاسبة الإيطالي، السيد رافائيل سكوييتيري، وأوصت باعتماد القرار ١/٥٦ ذي الصلة. وأشار الرئيس إلى أن اللجنة الإدارية تتقدم بشكرها الخالص إلى ديوان الحسابات الفرنسي على عمله السابق كمراجع حسابات خارجي للإيكاو.

١٠- وفيما يخص البند ٥٧ من جدول الأعمال: تعيين مراجع الحسابات الخارجي، أوصت اللجنة الإدارية الجلسة العامة بتأكيد تعيين السيد رافائيل سكوييتيري، رئيس ديوان المحاسبة الإيطالي في منصب المراجع الخارجي لحسابات الإيكاو بالنسبة للسنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩، وذلك باعتماد القرار ١/٥٧.

١١- وفيما يخص البند ٤٩ من جدول الأعمال: ميزانيات السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩، دعمت اللجنة الإدارية مشروع الميزانية وأوصت باعتماد القرار ١/٤٩ المتصل بالتقديرات الارشادية للميزانية لتكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية لبرنامج التعاون الفني وميزانية البرنامج العادي للمنظمة للسنوات المالية ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩.

١٢- ولدى تأييد التقرير (WP/506)، أثنى مندوب المملكة المتحدة على الرئيس والأمانة العامة للكفاءة التي تم بها اجراء عمل اللجنة الإدارية.

١٣- وفي غياب أي تعليقات، أعلن رئيس الجمعية العمومية الموافقة على تقرير اللجنة الإدارية التالي واعتماد القرارات بالصيغة المشار إليها:

WP/506 - القسم العام

- البند ٤٨ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

- البند ٥٠ من جدول الأعمال: تأكيد قرار المجلس بتحديد الاشتراكات في الصندوق العام وتحديد السلف في صندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية

- البند ٥١ من جدول الأعمال: الاشتراكات المتأخرة

(تم اعتماد القرار سابقا في الجلسة العامة الثالثة)

- البند ٥٢ من جدول الأعمال: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

(القرار ١/٥٢)

- البند ٥٣ من جدول الأعمال: تقرير عن صندوق رأس المال العامل

(القرار ١/٥٣)

- البند ٥٤ من جدول الأعمال: التصرف في الفائض/العجز النقدي

- البند ٥٥ من جدول الأعمال: تعديل النظام المالي

(القرار ١/٥٥)

- البند ٥٦ من جدول الأعمال: استعراض النفقات، والموافقة على الحسابات والنظر في تقارير

مراجعة الحسابات عن السنوات المالية ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

(القرار ١/٥٦)

- البند ٥٧ من جدول الأعمال: تعيين مراجع الحسابات الخارجي

(القرار ١/٥٧)

- البند ٥٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الإدارية

- البند ٤٩ من جدول الأعمال: ميزانيات السنوات ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩

(القرار ١/٤٩)

الموافقة على التقرير المقدم من اللجنة القانونية
بشأن القسم العام والبنود ٤٤-٤٧ من جدول
الأعمال

١٤- قدم رئيس اللجنة القانونية، السيد أليسيو كوارينتا (إيطاليا)، تقرير اللجنة القانونية (WP/506) كي تقره الجلسة العامة، وأشار إلى أن اللجنة عقدت ثلاثة اجتماعات، وفي الاجتماع الأول، انتُخب السيد عبد الرحمان حسن الشيخ (المملكة العربية السعودية) والسيد شوكووما دوبم (نيجيريا) ليشغلا منصب نائب الرئيس الأول والثاني على التوالي.

١٥- وفي إطار البند ٤٤ من جدول الأعمال، أحاطت اللجنة القانونية علماً بالفصول التي أحالتها إليها الجلسة العامة بشأن التقارير السنوية التي قدمها المجلس إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ وكذلك التقرير الإضافي فيما يخص الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦.

١٦- وفيما يخص البند ٤٥ من جدول الأعمال، استعرضت اللجنة القانونية برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني وأوصت الجلسة العامة باعتماد ثلاثة قرارات للجمعية العمومية وهي: (أ) القرار ١/٤٥: تضارب المصالح في الطيران المدني الذي يعزز الوعي بتضارب المصالح المحتمل في مجال الطيران المدني، وكذلك الحاجة إلى اتخاذ تدابير لتجنب خطر هذا التضارب أو التخفيف من حدته مع مراعاة مستوى التنمية والموارد المتاحة للوظائف التنظيمية والرقابية. و(ب) القرار ٢/٤٥: الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، الذي يتعلق بمسؤولية شركات الطيران، والذي يحث جميع الدول الأعضاء التي لم تنضم بعد إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ المقبولة على نطاق واسع على أن تفعل ذلك في أقرب وقت ممكن؛ و(ج) القرار ٣/٤٥: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، التي حثت جميع الدول الأعضاء على التوقيع والتصديق على اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠ في أقرب وقت ممكن.

١٧- وفيما يخص البند ٤٦ من جدول الأعمال، أوصت اللجنة القانونية باعتماد القرار ١/٤٦: البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني، الذي عكس التحديثات التي طرأت على القرار ٣٧-٢٢ التي تعكس اعتماد بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤، فضلا عن التعديلات المقترحة على المادتين الخمسين (أ) والسادسة والخمسين من اتفاقية شيكاغو لزيادة حجم المجلس ولجنة الملاحة الجوية على التوالي.

١٨- وفي إطار البند ٤٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانوني، وافقت اللجنة القانونية، من بين أمور أخرى، على إضافة موضوع "تنفيذ المادة الحادية والعشرين من اتفاقية شيكاغو"، كبند جديد من بنود برنامج العمل العام للجنة القانونية. وأحاطت أيضا علما بفحوى ورقة العمل WP/229 "التعريف القانوني لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد" (مع التصويب رقم ١ - بالانجليزية فقط)، مما قد يثير المناقشات الجارية حاليا في إطار البند الأول المتعلقة ببرنامج العمل العام المذكور، "دراسة المسائل القانونية المتعلقة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد"، التي تشمل جميع مسائل التعريف القانوني.

١٩- وفي ختام هذا العرض، أعرب رئيس اللجنة القانونية عن تقديره للدعم والمساعدة التي قدمتهما الأمانة العامة.

٢٠- ونظراً لعدم وجود تعليقات، فقد أعلن رئيس الجمعية العمومية الموافقة على التقرير القانوني التالي المقدم من اللجنة القانونية، واعتماد القرارات بالصيغة المشار إليها:

- القسم العام
- البند 44 من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية بشأن السنوات ٢٠١٣ ٢٠١٤ ٢٠١٥
- البند ٤٥ من جدول الأعمال: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني (القرارات ١/٤٥ و ٢/٤٥ و ٣/٤٥)
- البند ٤٦ من جدول الأعمال: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في المجال القانوني (القرار ١/٤٦)
- البند ٤٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة القانونية

الموافقة على التقرير المقدم من اللجنة
الاقتصادية بشأن القسم العام والبند ٣٨-٤٣
من جدول الأعمال

- ٢١- قدم رئيس اللجنة الاقتصادية، السيد جيفري بوسليستو موشابيشا (بوتسوانا)، ستة تقارير مقدمة من اللجنة (WP/517 - /522) لكي تقرأها الجلسة العامة. وشكر الأعضاء على تعاونهم خلال الاجتماعات الثلاثة التي عقدتها اللجنة وعبر عن تقديره للدعم الذي قدمته الأمانة العامة.
- ٢٢- وحددت ورقة العمل WP/517 القسم العام من التقرير، فضلا عن التقرير عن البند ٣٨ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية بشأن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ والتي شملت أيضا التقرير التكميلي للسنة أشهر الأولى من عام ٢٠١٦.
- ٢٣- وفي إطار البند ٣٩ من جدول الأعمال: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي - السياسة العامة، تناولت اللجنة الاقتصادية، ضمن أمور أخرى، بشأن تنفيذ توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي المتعلقة برؤية طويلة الأجل من أجل تحرير النقل الجوي الدولي، والمبادئ الأساسية بشأن حماية المستهلك والتقدم المحرز بشأن تطوير الاتفاقات الدولية المتعلقة بتحرير دخول السوق والشحن الجوي وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، فضلا عن تخصيص الخانات الزمنية في المطارات. كما أقرت اللجنة برنامج العمل المستقبلي للمنظمة في مجال سياسة وتنظيم النقل الجوي وفقا لاقتراح المجلس.
- ٢٤- وفيما يخص البند ٤٠ من جدول الأعمال (WP/519)، أقرت اللجنة الاقتصادية خطة عمل المنظمة للثلاث سنوات المقبلة في مجال اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، التي ستساعد الدول في معالجة تمويل البنية الأساسية وتسهيل التمويل العام والخاص والحصول على التمويل لتلبية الاحتياجات طويلة الأمد، وتعزيز مبادرة الإيكاو لعدم ترك أي بلد وراء الركب.
- ٢٥- وفيما يتعلق بالتقرير عن البند ٤١ من جدول الأعمال: بيانات الطيران - الرصد والتحليل (WP/520)، استعرضت اللجنة الاقتصادية العمل المتصل بإعادة تصميم البرنامج الإحصائي للإيكاو وإنشاء مجموعة واحدة منفردة ومنسقة من تنبؤات الحركة الجوية طويلة الأجل عملا بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٤، وأنشطة بيانات وتحليلات الطيران المضطلع بها بالاشتراك مع الأمم المتحدة ووكالاتها وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية من أجل معالجة المسائل الصعبة ذات الاهتمام المشترك. وصادقت على برنامج عمل المنظمة لفترة السنوات الثلاث القادمة في مجال بيانات الطيران، بما في ذلك الإحصائيات والتنبؤات والتحليل الاقتصادي.
- ٢٦- وفي إطار البند ٤٢ من جدول الأعمال: التطور الاقتصادي للنقل الجوي (WP/521)، أحاطت اللجنة الاقتصادية بعمل الإيكاو المستقبلي بشأن الخطة العالمية للنقل الجوي. وأوصت أيضا بأن تعتمد الجلسة العامة القرار ١/٤٢: البيان الموحد بالسياسات المستمرة في مجال النقل الجوي، بصيغته المعدلة خلال استعراض اللجنة.
- ٢٧- وفي ختام عرضه، أشار الرئيس إلى أن تقرير البند ٤٣ من جدول الأعمال (WP/522) يعكس مناقشات المسائل الأخرى التي نظرت فيها اللجنة الاقتصادية.
- ٢٨- نظراً لعدم وجود تعليقات، فقد أعلن الرئيس الموافقة على التقارير التالية المقدمة من اللجنة الاقتصادية واعتماد القرارات بالصيغة المشار إليها:

WP / 517 - القسم العام

- البند ٣٨ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية
عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

WP / 518 - البند ٣٩ من جدول الأعمال: التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي - السياسة العامة

WP / 519 - البند ٤٠ من جدول الأعمال: اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية - السياسة العامة

WP / 520 - البند ٤١ من جدول الأعمال: بيانات الطيران - الرصد والتحليل

WP / 521 - البند ٤٢ من جدول الأعمال: التطور الاقتصادي للنقل الجوي (القرار ١/٤٢)

WP / 522 - البند ٤٣ من جدول الأعمال: المسال الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الاقتصادية

الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن القسم العام والبند ١٤ و١٦-١٩ و٢٣-٢٧ و٢٩-٣١ من جدول الأعمال

٢٩- قدم رئيس الجمعية العمومية، بصفته رئيس اللجنة التنفيذية، سلسلة من أربعة عشر تقرير (WPs/493 و497-499 و502-504 و524-528)، لكي تقرها الجلسة العامة.

٣٠- نظراً لعدم وجود تعليقات، فقد أعلن رئيس الجمعية العمومية الموافقة على التقارير التالية المقدمة من اللجنة التنفيذية واعتماد القرارات بالصيغة المشار إليها:

WP / 527 - القسم العام

WP / 502 - البند ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

WP / 493 - البند 16 من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة (القرار ١/١٦)

WP / 497 - البند ١٧ من جدول الأعمال: البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر

WP / 498 - البند ١٨ من جدول الأعمال: دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن

WP/499 - البند ١٩ من جدول الأعمال: التسهيلات واستراتيجية برنامج الإيكو لتحديد هوية الركاب (القرار ١/١٩)

WP / 503 - البند ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران

WP / 525 - البند ٢٤ من جدول الأعمال: إدارة الموارد البشرية

- البند ٢٥ من جدول الأعمال: الوضع القائم فيما يخص القوى العاملة في الإيكاو
- WP/524 - البند ٢٦ من جدول الأعمال: تعدد اللغات في الإيكاو
- WP / 526 - البند ٢٧ من جدول الأعمال: زيادة كفاءة الإيكاو وفعاليتها
- (القرارات ١/٢٧ و ٢/٢٧)
- WP / 504 - البند ٢٩ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة حتى عام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة
- (القرار ١/٢٩)
- البند ٣٠ من جدول الأعمال: تعبئة الموارد
- (القرار ١/٣٠)
- WP / 528 - البند ٣١ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية
- (القرارات ١/٣١ و ٢/٣١ و ٣/٣١ و ٤/٣١)
- ٣١- وكان من المفهوم أن اللجنة التنفيذية ستقدم التقارير المتعلقة بالبند ١٥ من جدول الأعمال: أنشطة وسياسات التعاون الفني (WP/500) والبند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (WP/501) في الاجتماع القادم للجلسة العامة للموافقة عليها.
- ٣٢- وبعد اختتام الجمعية العمومية في ١٠/٦/٢٠١٦، لوحظ أنه على الرغم من أن اللجنة التنفيذية وافقت في اجتماعها السادس في ٣٠/٩/٢٠١٦ على توصية الجلسة العامة باعتماد مشروع القرار ١/١٨: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا على النحو الذي اقترحه المجلس في ورقة العمل WP/21 المنقحة، فقد تم حذف هذا القرار عن غير قصد من تقرير اللجنة التنفيذية المذكور أعلاه عن البند ١٨ من جدول الأعمال: برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (WP/498). وعلى الرغم من أن ذلك التقرير قد أشار في الفقرة ١٨,٩ إلى مصادقة اللجنة التنفيذية على جميع الإجراءات الواردة في ورقة العمل WP/21 المنقحة، بما في ذلك القرار ١/١٨ المذكور عن خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا، إلا أنه لم يتضمن النص الفعلي لذلك القرار. ومع ذلك، فقد رأى رئيس الجمعية العمومية أن يتم اعتماد القرار ١/١٨ من قبل الجمعية العمومية، وذلك في ضوء مصادقة اللجنة التنفيذية عليه وغياب أي تعليقات خلال نظر الجلسة العامة أثناء الاجتماع الحالي بشأن تقارير اللجنة التنفيذية الأربعة عشر المذكورة.
- الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة الفنية بشأن القسم العام؛
والبند ٣٢-٣٧ من جدول الأعمال**
- ٣٣- قدم رئيس اللجنة الفنية، السيد غرايم هاريس (نيوزيلاندا)، خمس تقارير (ورقات العمل من WP/512 إلى WP/516) لكي تقرها الجلسة العامة. وأشار إلى أنه قد أمكن معالجة عبء عمل ثقيل بفضل العمل معا كفريق جنباً إلى جنب مع نائب الرئيس الأول، السيد هنتو (فنلندا)، ونائب الرئيس الثاني، السيدة ب. أسومو كوكي (الكاميرون).
- ٣٤- وشكر الرئيس أعضاء اللجنة الفنية، الذين أتاحت روح التعاون والصدقة لديهم إنجاز عملهم. وأشار إلى أنه قد تم عقد ستة اجتماعات، شملت ممثلين من ١٨٠ دولة عضو و ٥٠ وفد مراقب، حضر كل منهم اجتماعاً واحداً أو أكثر. وإجمالاً، تناولت اللجنة ٢٠١ ورقة عمل و ٧ مسودات تقارير.

٣٥- وهنا الرئيس رئيس الجمعية العمومية على قيادته الممتازة للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، وكذلك رئيس المجلس لإعداده وثائق الجمعية العمومية وعرض ميزانية المنظمة لفترة السنوات الثلاثة المقبلة. وشكر أيضا الأمانة العامة والأمانة العامة لدعمهما وتنظيمهما الممتازين للجمعية العمومية.

٣٦- وفي إطار البند ٣٢ من جدول الأعمال (WP/512)، استعرضت اللجنة الفنية الأجزاء التي تقع ضمن نطاق اختصاصها من تقارير المجلس السنوية المقدمة إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥ ومن التقرير الإضافي الذي يغطي الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦ وأحاطت علماً، بدون أن تبدي تعليقات، بالأعمال المنجزة في مجال الملاحة الجوية على النحو المبين تحت بندي "السلامة" و"سعة وكفاءة الملاحة الجوية" من الأهداف الاستراتيجية.

٣٧- وفيما يتعلق بالبند ٣٣ من جدول الأعمال: الرصد والتقييم لسلامة الطيران والملاحة الجوية (WP/512)، أحاطت اللجنة الفنية علماً بالحالة القائمة للأهداف والأولويات وأساليب التمكين الراهنة في طبعة ٢٠١٤-٢٠١٦ من "الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، وأولويات الخطة العالمية للملاحة الجوية، فضلا عن الحالة الراهنة والنتائج لنهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وتم تشجيع الدول على اتخاذ ما يلزم من إجراءات لتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية ومواءمتها مع أولويات الخطة العالمية للملاحة الجوية ودعم المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في تنفيذ الأولويات الإقليمية؛ وتوفير بيانات عما تحرزه من تقدم في التنفيذ؛ وتقديم تقارير في التوقيت المناسب عن التقدم المحرز في خططها التصحيحية في إطار نهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفي أداء عمليات التقييم الذاتي في الموقع الإلكتروني. واستعرضت اللجنة أيضا التقدم المحرز في نتائج المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة لعام ٢٠١٥ وعرضت آخر المستجدات بشأن بعض القضايا الناشئة الإضافية. وسلمت بالفائدة المتأتبة من عقد اجتماعات على مستوى الشعب كوسيلة رسمية لتقديم مقترحات بشأن العمل الفني الإضافي الذي يتعين أن تقوم به الإيكاو لكي يتسنى النظر في نتائج الاجتماعات جنباً إلى جنب مع جميع المطالب الأخرى في إطار الميزانية المعتمدة لفترة الثلاث سنوات المقبلة، كما وافقت على أن ينظر المجلس في الأخذ بهذه الممارسة.

٣٨- وفيما يخص مسألة تتبع الطائرات، أحاطت اللجنة الفنية علماً بالتقدم الذي تم إحرازه حتى الآن، ووافقت على أنه ينبغي للإيكاو أن تعمل على تطوير كفاءة قدرات البحث والإنقاذ في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي، وأيدت المبادرات الجاري تنفيذها بالفعل. وشجعت الدول على تأييد موقف الإيكاو إزاء النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران خلال الاجتماع القادم للاتحاد الدولي للاتصالات.

٣٩- وناقشت اللجنة الفنية بشكل مطول نظم الطائرات الموجهة عن بعد ونظم الطائرات غير المأهولة وأحاطت علماً بالتقدم الكبير الذي تم إحرازه بشأن هذه القضايا في جميع أنحاء العالم. ولاحظت التأييد الواسع لعمل الإيكاو في مجال الطائرات الموجهة عن بعد ووافقت على أن هناك ما يبرر إعداد خط أساس عالمي من الأحكام والمواد الإرشادية بغرض مواءمة القواعد التي تحكم نظم الطائرات غير المأهولة، التي لا تزال غير خاضعة للإطار الدولي لقواعد الطيران الآلي. وسعياً لتيسير هذا التوسع في برنامج عمل الإيكاو، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي اتباع نهج ابتكاري ومرن يأخذ في الحسبان التطورات الجارية حالياً على الصعيد الوطني والصعيدين الإقليمي والدولي.

٤٠- وفيما يتعلق بمسألة مناطق النزاع، استعرضت اللجنة الفنية الاقتراحات باستكمال برنامج العمل الذي أوصت به فرقة العمل للمخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات؛ واستكمال برنامج العمل الحالي بشأن مناطق النزاعات من خلال استعراض جميع أحكام الملحق ذات الصلة بالأمر؛ وبعد استكمال برنامج العمل الخاص بمناطق النزاعات، دعوة المجلس لإعادة النظر في إضافة مناطق النزاعات في برنامج عمل اللجنة القانونية. وأتفقت اللجنة على أن يولي المجلس الأولوية للإجراءات المقترحة في ورقتي العمل A39-WP/108 Rev. 1 و A39-WP/200، في ضوء

ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ والموارد الخارجة بشأن الميزانية. وفضلا عن ذلك، أبرزت اللجنة أهمية تبادل المعلومات وضرورة مشاركة الدول الأعضاء في هذه الجهود.

٤١- وأحاطت اللجنة الفنية علما بعد ذلك بالتطور والتقدم الذين أحرزتهما الإيكاو ودول عديدة أخرى في مجال إدارة السلامة، وأبدت تعليقات إيجابية بشأنهما.

٤٢- وفيما يتعلق بالرصد والتحليل، أحاطت اللجنة الفنية علما بأن الأمانة العامة ستواصل العمل على تحسين الموقع الإلكتروني المعني، وأن هذه الأدائيات المقترحة ستؤخذ في الاعتبار وفي الأولويات ضمن جميع تحسينات التصميم المقررة الأخرى، كما أنه ينبغي للإيكاو مواصلة تنوير الدول بفائدة استخدام أسئلة البروتوكول لإجراء التقييم الذاتي كجزء من برنامج السلامة الوطني لديها، وتعزيز قيمة المعلومات المستقاة منها. وعلاوة على ذلك، وافقت اللجنة على التوصية بأن تنتظر الإيكاو في تعديل الحد الأدنى لعدد ساعات الخبرة لمفتش سلامة الطيران. ووافقت أيضا على أنه ينبغي للإيكاو، باستخدام الموارد المتاحة، أن تُجري استعراضاً منظماً لتحديد التعديلات اللازمة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، بهدف المزيد من التطور والتحسين للبرنامج، مع مراعاة تطور استراتيجية الإيكاو في مجال السلامة والتقدم الذي تحرزه الدول في تنفيذ أحكام الملحق ١٩ - إدارة السلامة، لا سيما مقتضيات برنامج السلامة الوطني. كما وافقت اللجنة على أنه من أجل ضمان الاستقلالية الكافية ولتجنب الانتقال الممكن إلى وظيفة رقابية دائمة، ينبغي إجراء استعراض تضطلع به مجموعة مؤقتة تُشكل من خبراء يجري اختيارهم من الدول الأعضاء والأمانة العامة تحت توجيه لجنة الملاحه الجوية، مع رفع تقرير بالنتائج إلى مجلس الإيكاو.

٤٣- وفيما يتعلق بمسائل التنسيق، استعرضت اللجنة الفنية ضرورة تخفيف العبء التنظيمي والرقابي لاعتماد مؤسسات الصيانة ومؤسسات التدريب. وأحاطت اللجنة علماً بالمعلومات، مع تأييدها، بالعمل الجاري الذي تضطلع به الإيكاو من أجل تحديد نهج عالمي متناغم من أجل الاعتماد والاعتراف أو القبول المتبادل بمؤسسات الصيانة المعتمدة، كما أوصت بحثاً الدول على التنسيق بين لوائحها المتعلقة بمؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب المعتمدة.. وسلمت اللجنة أيضا بفوائد استخدام خطة مراجعة شهادات مؤسسات الصيانة (MORC).

٤٤- وبالنسبة للمسائل الأخرى، أحاطت اللجنة الفنية علما بدراسة حالة عن تطبيق المواصفات المتوفرة للملاحه القائمة على الأداء (PBN)، وأوصت بأن يُطلب من الإيكاو مواصلة العمل على تطوير عمليات الاقتراب الموجهة بصرياً، التي يمكن استخدامها لتسهيل النفاذ إلى المطارات. واستعرضت أيضا تقريراً عن التقدم المُحرز في تحقيق الأهداف التي حددها إعلان بوغوتا في مجال سلامة الطيران والملاحه الجوية لعام ٢٠١٦. وإذ تُضع في اعتبارها احتياجات دول أمريكا اللاتينية، فقد أوصت اللجنة بأن ينظر المجلس في وضع نظام للتحقق من صحة البيانات وتصنيف الحوادث والوقائع على أساس الدولة أو الإقليم.

٤٥- وأشار الرئيس في ختام عرضه لورقة العمل WP/512 إلى أن هذا التقرير عن البند ٣٣ من جدول الأعمال يعكس الطبيعة واسعة النطاق والمعقدة لمداولات اللجنة الفنية. واقترح أن توافق الجلسة العامة على التقارير عن البنود من ٣٤ إلى ٣٧ من جدول الأعمال (WPs/513-516) على النحو المدرج.

٤٦- ونظراً لعدم وجود تعليقات، فقد أعلن رئيس الجمعية العمومية الموافقة على التقارير التالية المقدمة من اللجنة الفنية واعتماد القرارات بالصيغة المشار إليها:

WP / 512 -القسم العام

- البند ٣٢ من جدول الأعمال: تقارير المجلس السنوية إلى الجمعية العمومية عن السنوات ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥

- البند ٣٣ من جدول الأعمال: الرصد والتقييم لسلامة الطيران والملاحه الجوية

WP / 513 -البند ٣٤ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحه الجوية

- (القرار ١/٣٤) -
 WP / 514 - البند ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية
- (القرار ١/٣٥) -
 WP / 515 - البند ٣٦ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية
- (القرار ١/٣٦) -
 WP / 516 - البند ٣٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

الموافقة على التقرير النهائي المقدم من لجنة أوراق الاعتماد

- ٤٧- أشار رئيس اللجنة، السيد سليمان عيد (لبنان)، لدى تقديمه التقرير النهائي الذي أعدته لجنة أوراق الاعتماد، والوارد في الوثيقة WP/463، إلى أن الجمعية العمومية قد وافقت في الجلسة العامة الأولى التي عُقدت يوم ٢٧/٩/٢٠١٦، على إنشاء لجنة أوراق الاعتماد، وأنه جرى دعوة وفود جزر الباهاما وبنغلاديش والكونغو ولبنان ولكسمبرغ إلى ترشيح أعضاء في تلك اللجنة.
- ٤٨- وعقدت لجنة أوراق الاعتماد المكونة من السيدة جوليا براثويت-رول (جزر الباهاما) والسيد س.م. لوتفل كبير (بنغلاديش) والسيد روميو بوريس مكايا باتشي (الكونغو) والسيد سليمان عيد (لبنان) والسيدة ليندا مازولا (لكسمبرغ)، اجتماعها الأول لاحقاً في نفس اليوم، وانتخبت بالاجماع السيد عيد رئيساً لها. وقدم الرئيس خلال الجلسة العامة الثانية تقريراً شفويًا مؤقتًا، وأبلغ الجمعية العمومية أن ١٦٤ دولة عضواً و٣٩ وفداً مراقباً قاموا بالتسجيل حتى بعد ظهر يوم ٢٧/٩/٢٠١٦ الساعة ١٥,٠٠. وقد تم التوصل بأوراق اعتماد صحيحة وسليمة من ١٧٠ دولة عضواً و٤٣ مراقباً. ووافقت الجمعية العمومية، بناءً على توصية لجنة أوراق الاعتماد، على حث جميع الدول والمنظمات التي لم تقدم بعد أوراق اعتمادها بشكل صحيح وسليم بأن تقوم بذلك في أسرع وقت ممكن، وفقاً للمادة ٧ من النظام الداخلي الدائم (الوثيقة ٧٦٠٠)، من أجل السماح لهم بالمشاركة في المداولات.
- ٤٩- وخلصت لجنة أوراق الاعتماد في اجتماعها الخامس المنعقد في ٤/١٠/٢٠١٦، إلى أن ١٨٤ دولة عضواً و٥٧ مراقباً قدموا أوراق اعتمادهم بشكل صحيح وسليم.
- ٥٠- وتتوجه رئيس لجنة أوراق الاعتماد بالشكر إلى جميع الأعضاء لما أبدوه من روح التعاون التي سادت طوال اجتماعات اللجنة. ثم أعرب عن تقديره للأمانة العامة، والتي بفضل أعمالها الدؤوبة تم تقديم أوراق الاعتماد بشكل سليم. وفي الختام، شكر الرئيس الجمعية العمومية على الثقة التي وضعتها في لجنة أوراق الاعتماد وأشار إلى أن العدد الكبير للدول المشاركة في مداولات الجمعية العمومية إنما يدل على الدور القيادي الذي تقوم به الإيكاو.
- ٥١- وفي غياب أي تعليقات، اعتمدت الجلسة العامة تقرير لجنة أوراق الاعتماد النهائي الوارد في ورقة العمل WP/463.
- ٥٢- رفعت الجلسة الساعة ٠٩,٤٥.

محضر الجلسة السابعة

(الخميس، ٢٠١٦/١٠/٦، الساعة ١١,٠٠)

المواضيع التي نوقشت

١- البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها

- الموافقة على التقرير المُقدم من اللجنة التنفيذية بشأن البنود ١٥، ١٦ (القرار ٢/١٦ عن معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران المدني) ٢٨ و ٢٢ من جدول الأعمال

٢- تفويض السلطة إلى رئيس الجمعية العمومية للموافقة على محاضر الجلسة العامة

٣- التوقيع على بروتوكولات تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بالمادتين الخمسين (أ) والسادسة والخمسين.

٤- كلمات الشكر

ملخص المناقشات

البند ٩ من جدول الأعمال: تقارير لجان الجمعية العمومية والبت فيها

الموافقة على التقارير المقدمة من اللجنة التنفيذية بشأن البنود ١٥ و ١٦ و ٢٨ من جدول الأعمال

١- قدم رئيس الجمعية العمومية، بصفته رئيس اللجنة التنفيذية، عدة تقارير (WP/500 و 493 Revison No.1 و 501 Revison No.1 و 461 و 462/) لكي تقرها الجلسة العامة. وأحاط علماً بأنه على الرغم من أن اللجنة التنفيذية كانت قد أيدت بالإجماع في اجتماعها السادس المنعقد في ٢٠١٦/٩/٣٠ القرار ٢/١٦ الجديد الذي يتناول الأمن الإلكتروني في الطيران المدني المقترح من قبل المجلس في ورقة العمل WP/17، إلا أن نص هذا القرار قد تم حذفه دون قصد من تقريرها (WP/493) الذي اعتمده الجلسة العامة في اجتماعها السادس في ٢٠١٦/١٠/٥. ومن ثم، يُعرض القرار ٢/١٦ الآن لتعتمده الجلسة العامة في التنقيح الأول لورقة العمل WP/493.

٢- وبالإشارة إلى تقرير اللجنة بشأن البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (WP/501 Revision No.1)، اقترح مندوب المملكة المتحدة أنه تم الاتفاق على تعديل الجملة الثانية من الفقرة ٢٨,٥ بإدخال كلمة "جزئياً" بعد كلمة "WP/23" لتصبح العبارة " وتمت الإشارة إلى أن قرار الجمعية العمومية المقترح في الورقة WP/23 يغطي جزئياً الإجراءات المقترحة في الوثيقة WP/105"

٣- ورهنا بهذا التعديل، أعلن الرئيس الموافقة على تقارير اللجنة التنفيذية التالية واعتماد القرارات بالصيغة المشار إليها:

- البند ١٥ من جدول الأعمال: التعاون الفني - أنشطة وسياسات التعاون الفني (القرارات ١٥/١٥ و ٢/١٥)	WP / 500
- البند ١٦ من جدول الأعمال: أمن الطيران - السياسة العامة [فقط للقرار ٢/١٦؛ وتم اعتماد باقي التقرير سابقاً (P6)]	WP / 493 Revision No. 1
- البند ٢٨ من جدول الأعمال: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (القرارات ١/٢٨ و ٢/٢٨)	WP / 501 Revision No.1

الموافقة على التقرير المقدم من اللجنة التنفيذية بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال

ورقة العمل WP/461 المتعلقة بتغير المناخ

- ٤- ولفت الانتباه بعد ذلك إلى ورقة العمل WP/461 التي تعرض تقرير اللجنة التنفيذية عن البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ [القسم الخاص بتغير المناخ بدون الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق]. وذكر الرئيس بأن اللجنة التنفيذية قد وافقت في اجتماعها الحادي عشر الذي كان قد عقد قبل الاجتماع الحالي مباشرة، على تعديل الفقرة ٢٢-٢٤-٣٤ منه ليصبح نصها كما يلي: " وأكد عدد قليل من الدول مجدداً على الشواغل المتعلقة بالهدف الطموح العالمي للإيكاو المتمثل في انعدام النمو الكربوني ابتداءً من عام ٢٠٢٠ ، لأنه ليس هدفاً واقعياً بحسب رأيهم". وبالإضافة إلى ذلك، اتفقت اللجنة على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار ١/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ.
- ٥- ولدى تقديم معلومات عن إجراءات التبليغ عن تحفظ ما عن قرار للجمعية العمومية، أشار أمين اللجنة التنفيذية، بناء على الممارسات السابقة، إلى أنه ينبغي التبليغ عن التحفظ في الجلسة العامة أولاً، مع بيان ما إذا كان ينطبق على القرار ككل أو على بعض الأحكام التي تم تحديدها. وينبغي بعد ذلك تأكيد التحفظ كتابياً إلى الأمانة العامة في غضون شهر واحد من اختتام الجمعية العمومية. وفي الحالة الراهنة، كان من المتوقع أن تتسلم الأمانة العامة تأكيداً كتابياً عن أي تحفظ، سواء بالنسبة للقرار ١/٢٢ أو القرار ٢/٢٢ أو أي قرار آخر في موعد أقصاه ٢٠١٦/١١/٧.
- ٦- وفي غياب أي اعتراضات، أعلن رئيس الجمعية العمومية الموافقة على تقرير اللجنة التنفيذية الوارد في ورقة العمل WP/461، بصيغتها المعدلة وفقاً للفقرة ٤ أعلاه، واعتماد القرار ١/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، رهنا بالتحفظات الصادرة عن (بالترتيب الأبجدي) مندوبي كل من الأرجنتين والصين والهند والاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة وفنزويلا (الجمهورية البوليفارية ل)، بالصيغة المشار إليها في الفقرات من ٧ إلى ١٣ أدناه. وتم فيما بعد تأكيد العديد من هذه التحفظات كتابياً حسب طلب رئيس الجمعية العمومية. وترد نصوص التحفظات أيضاً على الموقع الإلكتروني للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية تحت باب الوثائق، القرارات.

التحفظات المعرب عنها إزاء القرار ١/٢٢ حول تغير المناخ

- ٧- أعرب مندوب الأرجنتين عن تحفظ بلاده إزاء الفقرة ٦ من منطوق القرار ١/٢٢ حول الهدف العالمي الطموح لانعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، حيث كان ذلك هو موقف الأرجنتين في السابق خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية بخصوص الفقرة ٧ من منطوق القرار ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ.
- ٨- وأعرب مندوب الصين أيضاً عن تحفظ بلاده إزاء الفقرة ٦ من منطوق القرار ١/٢٢ حول انعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وأشار إلى أن الطيران العالمي لا يزال ينمو بسرعة، وأن نمو الطيران العالمي سيصدر أساساً من البلدان النامية. إن هدف انعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ لم يكن يستند إلى أدلة ولم يكن عادلاً ولا معقولاً. وبدون الاعتراف الواضح في القرار بأن الدول المتقدمة تأخذ زمام المبادرة للحد من انبعاثات الطيران الدولي بشكل

كبير، أو أنها تقدم المساعدة الفنية إلى الدول النامية، فإن الصين ترى أن هدف انعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ يبقى هدفاً غير عملي. وينبغي ربط هذا الهدف، بصفته هدفاً عالمياً طموحاً، بشروط الدول الأعضاء لدى الإيكاو لخفض الانبعاثات. وفي ضوء ذلك، تود الصين إيداء تحفظ إزاء الفقرة ٦ من منطوق القرار ١/٢٢. وقد تم فيما بعد إرسال إعلان التحفظات التالي كتابياً إلى الأمانة العامة إزاء القرارين ١/٢٢ و ٢/٢٢:

"ترحب الصين بالجهود التي تقوم بها الإيكاو من أجل الحدّ من الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي وخفضها، وهي ترغب في تقديم مساهماتها لهذا الغرض تمسّياً مع ظروفها وقدراتها الوطنية. وفيما يتعلق بـ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" و"البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" اللذين اعتمدا في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، يودّ وفد الصين أن يُدلي بالبيان التالي:

"إن هدف النمو المحايد من حيث الكربون بحلول العام ٢٠٢٠ يفترق إلى المبررات العلمية والإنصاف وإمكانية التنفيذ. ونظراً لأن البلدان المتقدمة قد وصلت إلى ذروة الانبعاثات من طيرانها الدولي ككل أو لم يعد لديها سوى مجال محدود لمزيد من النمو في الطيران المدني الدولي، بينما البلدان النامية لم تُطوّر على نحو كامل النقل الجوي الدولي الخاص بها، فإن هذا الهدف الذي تحدّد على أساس الانبعاثات التراكمية من الطيران الدولي لا يُلزم بشكل صريح البلدان المتقدمة بأن تقوم بالدور القيادي في خفض الانبعاثات بقدر كبير وأن تترك مجالاً ملائماً للتطور وللانبعاثات من جانب البلدان النامية، مما يشكل انحيازاً من حيث الواقع ضدّ البلدان النامية في تحقيقها للنمو في النقل الجوي الدولي في المستقبل.

"وبينما ترمي غايات وأهداف الإيكاو إلى تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي، فإنها ليست مكلفة بإعداد قواعد قياسية ومبادئ إلزامية لوحدة الانبعاثات. وعلاوة على ذلك، فإن التقييد المصطنع لنطاق وحدات الانبعاثات المتاحة للطيران المدني من المرجح جداً أن يزيد من تكاليف خفض الانبعاثات ويتسبب في إيجاد منافسة غير عادلة في صناعة الطيران الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، لم ينته المجلس بعد من عملية إعداد والموافقة على معايير وحدات الانبعاثات. ولذلك، فمن غير المنطقي ومن غير الممكن مطالبة الدول بأن تلتزم التزاماً صريحاً قبل أن تستعرض المعايير التي يتم الاتفاق عليها في النهاية.

"واستناداً إلى ما تقدّم، يودّ وفد الصين أن يقدّم تحفظات رسمية على الفقرة رقم ٦ من منطوق "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، كما وردت في ورقة العمل A39- WP/529، مؤكداً أنه لا ينبغي أن تكون هناك صفة الإلزام في أي سياسات وإجراءات للإيكاو لخفض الانبعاثات تُصاغ على أساس هذه الفقرة. وبالمثل، يودّ وفد الصين أيضاً أن يقدّم تحفظات رسمية على أحكام الفقرة رقم ٢٣ من منطوق "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق"، كما وردت في ورقة العمل A39-WP/530، أي "تقرر أن خطة التعويض بشأن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ستستخدم وحدات الانبعاثات التي نفي بمعايير وحدة الانبعاثات...". وفي الوقت ذاته، يطلب وفد الصين أن يُسجّل بيان التحفظات الوارد أعلاه في تقرير الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٩- وأشار مندوب الهند إلى أن بلاده ستقدم تحفظاً محدداً فيما يتعلق بالفقرة ٦ من منطوق القرار ١/٢٢ حول هدف انعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ بسبب شواغلها من أن هذا الأخير لا يتسق مع اتفاقية باريس، وأنه من المحتمل أن يعوق نمو البلدان النامية. وذكر بأن الهند قد سبق وأبدت تحفظاً إزاء الفقرة ٧ من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ المتعلق بذات الهدف. وقد تم لاحقاً إرسال بيان التحفظات التالي كتابياً إلى الأمانة العامة:

"إنّ جمهورية الهند ملتزمة بمعالجة مسألة تغيّر المناخ، وكعضو مسؤول في الأسرة الدولية، فإنّها تقدّر سياسات الإيكاو وممارساتها المتعلقة بحماية البيئة ومستعدّة للعب دورها في دعم تلك السياسات والممارسات.

"إنّ المبادئ التي أرساها اتفاق باريس الذي تمّ التوصل إليه في ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ أثناء المؤتمر الحادي والعشرين للأطراف في عام ٢٠١٥، تتضمّن إقراراً واضحاً بأنّ البلدان النامية لم تبلغ بعد ذروة انبعاثاتها وإنّ تلك البلدان ستحتاج إلى وقت أطول لذلك. ولا يفرض المؤتمر الحادي والعشرون نمواً حيادياً للكربون محدّداً لأي قطاع معيّن، وبالتأكيد ليس بحلول ٢٠٢٠. وبالتالي، سيكون النمو الحيادي للكربون بحلول ٢٠٢٠ أمراً غير عملي ومن شأنه الإضرار بقطاع الطيران، لا سيما في البلدان النامية، حيث قطاع الطيران لم ينضج بعد وهو ينمو بوتيرة سريعة.

"وعليه، تعرب جمهورية الهند عن قلقها إزاء الهدف الطموح المتعلّق بالنمو الحيادي للكربون اعتباراً من ٢٠٢٠ وتعلن عن تحفظها إزاء الديباجة والفقرة ٦ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-١/٢٢.

١٠- وأشار مندوب الاتحاد الروسي إلى أنه في حين تؤيد بلاده القرار ١/٢٢، إلا أنها تود أن تعرب عن تحفظها إزاء الهدف العالمي الطموح لانعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ المشار إليه في الفقرة ١٠ من الديباجة والفقرة ٦ من منطوق القرار ذاته. وقد تم لاحقاً إرسال نص هذا التحفظ المفصل كتابياً إلى الأمانة العامة على النحو التالي:

"وضمن أمور أخرى يُكرّر وقد الاتحاد الروسي ويُشدّد على تحفظنا على "الهدف الطموح العالمي للحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى"، والوارد في الفقرة ١٠ من ديباجة القرار ٢٢-١ وفي الفقرة ٦ من منطوق ذلك القرار المعنون: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيّر المناخ".

١١- وأعرب مندوب المملكة العربية السعودية عن تحفظ بلاده إزاء الفقرة ٦ من منطوق القرار ١/٢٢، وقد تم لاحقاً تأكيد هذا التحفظ كتابياً وإرسال النص المفصل إلى الأمانة العامة كما يلي:

"أود أن أشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ "بيان موحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة- تغيّر المناخ". وبهذا الخصوص أود أن أؤكد، كتابة، التحفظ الذي أبدته المملكة العربية السعودية على الفقرة ٦ من منطوق القرار والتي تتعلق بالهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون المتأنتية من الطيران الدولي في ذات المستوى ابتداءً من عام ٢٠٢٠. وقد أبدوّ هذا التحفظ شفها في ختام الجلسة العامة.

"وكانت الجمعية العمومية قد اعتمدت ذلك الهدف الطموح العالمي، في القرار ٣٧-١٩ الصادر عن دورتها السابعة والثلاثين في عام ٢٠١٠، دون أن تقيّم مدى قابليته للتحقيق وآثاره؛ مما أثار انشغالات عدد من الدول أعربت عنها في شكل تحفظات. وبناء عليه، طلبت الجمعية العمومية، في الفقرتين (٩) و(١٠) من قرارها ٣٩-١٨ إلى المجلس أن يستعرض ذلك الهدف الطموح العالمي فضلاً عن جدواه وقابليته العملية، وأن يعمد أيضاً إلى إجراء دراسات مفصلة لتقييم قابلية تحقيق أي أهداف مقترحة وآثارها، بما في ذلك أثرها على النمو فضلاً عن أثرها الاقتصادي في جميع البلدان، ولاسيما البلدان النامية، وذلك لأغراض المضي قدماً في الأعمال التي ستعرض على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو.

"وتعرب المملكة العربية السعودية عن أسفها لعدم إجراء تلك الدراسات، ولاستنساخ الفقرتين (٩) و(١٠) أعلاه، عوضاً عن ذلك، في الفقرتين (٨) و(٩) من القرار ٣٩-٢. وعليه، تؤكد المملكة العربية السعودية مجدداً بأن

الفقرة (٦) من القرار ٣٩-٢ لا تنص على الهدف الطموح استناداً إلى دراسات علمية وعملية كما أنها لا تتضمن تقييماً لجدوى ذلك الهدف وقابليته للتحقيق. فضلاً عن ذلك، لا تتناول حق البلدان النامية في النمو ونضوج أسواقها.

"وفي ضوء ما سبق، أودّ أن التمس منكم تدوين هذا التحفظ بشكل رسمي".

١٢- وكرر مندوب الولايات المتحدة التحفظ الذي سبق وأبدته حكومته في عام ٢٠١٣ إزاء المبدأ التوجيهي (ع) [ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تأخذ في الاعتبار مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات كل منها والظروف الخاصة وقدرات كل منها ومبدأ عدم التمييز والفرص المتساوية والعدالة.] الوارد في مرفق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ. وقد تم لاحقاً إرسال بيان التحفظ التالي كتابياً إلى الأمانة العامة:

"إن الولايات المتحدة ملتزمة بتعزيز النمو المستدام لقطاع الطيران، بما في ذلك من خلال التصدي لتأثير الطيران المدني على المناخ والبيئة. ونحن ندعم نهج الإيكاو لتحقيق النمو المحايد من حيث الكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠ من خلال "سلة من التدابير" تشمل تحسينات فنية وتشغيلية وتحسينات في البنى التحتية، وأنواع الوقود البديل المستدام، ووضع قاعدة قياسية لما يصدر عن الطائرات من ثاني أكسيد الكربون، وتنفيذ خطة التعويض بشأن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) لسدّ الفجوة الراهنة.

"وفي حين أننا نواصل القيام باستثمارات كبيرة وإدخال تحسينات هامة في مجمل سلة التدابير، تتحفظ الولايات المتحدة، كما قامت بذلك في عام ٢٠١٣، على المبدأ التوجيهي (ع) في ملحق القرار. وتعتز الولايات المتحدة على إدراج الفقرة الفرعية (ع) لأنها لا تعتبر أن مبادئ النظام الدولي الخاص بتغير المناخ تنطبق على الإيكاو، حيث لا ينطبق عليها إلا النظام القانوني الخاص بها. كما تلاحظ الولايات المتحدة، أنه في كل الأحوال، يتضمن اتفاق باريس المبدأ المذكور على النحو التالي "المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة ومراعاة قدرات كل طرف، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة".

١٣- وأعرب مندوب فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) عن تحفظ بلاده إزاء الهدف الطموح العالمي لانعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ الوارد في الفقرة ٦ من منطوق القرار ١/٢٢، وقد تم لاحقاً تأكيد هذا التحفظ كتابياً وإرسال نصه المفصل إلى الأمانة العامة على النحو التالي:

"أتشرف بأن أقدم تحفظاً رسمياً على الفقرة رقم ٦ من القرار ٢٢-١ بعنوان "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" والفقرات ٣ و ٤ و ٥ من القرار ٢٢-٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التدابير القائمة على آليات السوق". وقد اعتمد كلا القرارين خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو التي انعقدت في مونتريال في كندا من ٢٦/٩/٢٠١٦ حتى ٧/١٠/٢٠١٦ وشاركت فيها المؤسسة الوطنية للطيران المدني لجمهورية فنزويلا البوليفارية. وترد تفاصيل التحفظ أدناه.

"إن جمهورية فنزويلا البوليفارية ملتزمة بحماية البيئة من خلال نموذجها للإنتاج الاقتصادي الذي يراعي الجوانب البيئية والاشتراكية، وهي جزء من الحملة العالمية لمكافحة خطر تغير المناخ وتضع إجراءات وبرامج ضمن خطة الدولة والخطة الاشتراكية الثانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للأمم للفترة ٢٠١٣ - ٢٠١٩ التي تقوم

على الحقوق البيئية المنصوص عليها في دستور جمهورية فنزويلا البوليفارية. وينص الدستور على "أنه من حق كل جيل ومن واجبه أن يحمي ويحافظ على البيئة لمصلحته ولمصلحة المستقبل".

"ومن ضمن التدابير المتخذة "الخطة الوطنية للتخفيف من حدة التغير" و"خطة التأقلم الوطنية" اللتين تعالجان آثار تغير المناخ وتهدفان في جزء منهما إلى التقليل من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة تصل إلى ٢٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠. وتشمل الإجراءات التي تم وضعها ما يلي: زراعة وصيانة الغابات التعويضية ضمن منظومة الزراعة الحراجية؛ واستخدام الغاز الطبيعي وتأسيس شركات إعادة التدوير وكفاءة استخدام الطاقة وترشيد استخدام الطاقة والحد من الحاجة إلى استخراج المواد الخام والحد من الانبعاثات الناجمة عن الأنشطة الصناعية والسياسات التعليمية والمشاركة المجتمعية والتدريب الاجتماعي والبيئي على كيفية مواجهة خطر تغير المناخ.

"ومن ثم، نود أن نعرض موقف دولة فنزويلا بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال - "حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ" وتقديم التحفظات التي أبديناها فيما يتعلق بالمواثيق المذكورة آنفاً، بدءاً بالقرار ٢٢-١ الوارد في ورقة العمل A39-WP/461 (اللجنة التنفيذية - مشروع نص التقرير عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (القسم الخاص بحماية البيئة بدون خطة التدابير القائمة على آليات السوق)). وترد تفاصيل موقفنا أدناه.

"٦- تقرر أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛"

"وتتميز جمهورية فنزويلا البوليفارية، كما ذكر سابقاً، بتنوع إدارتها وسياساتها لحماية البيئة وتشارك العالم في تصميمه على تحديد استراتيجيات لنمو الطيران المدني دون زيادة انبعاثات الكربون. إلا أنها تشعر أن الجدول الزمني المحدد بأربع سنوات غير كاف لوضع سياسات مستدامة وتنفيذ الخطط والاستراتيجيات المناسبة التي تهدف إلى التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنجاح لبلوغ الهدف المتمثل في الحفاظ على نفس المستوى الصافي من انبعاثات الكربون العالمية في صناعة الطيران الدولية.

"ومن ثم، تجدد دولة فنزويلا التزامها بمبادئ "اتفاقية تغير المناخ" والمهمة المحددة المتمثلة في خفض الانبعاثات واعترافها بوجود تباين بين مسؤوليات البلدان المتقدمة ومسؤوليات البلدان النامية مع تباين الواجبات المتعلقة بالحد من الانبعاثات وخفضها. ومن المهم النظر في الآثار المحتملة للتدابير القائمة على آليات السوق على البلدان النامية وتجارتها. ولا يعني الهدف العالمي لخفض الانبعاثات أو الحفاظ على مستوياتها بحلول ٢٠٢٠ تجاهل مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة. لهذه الأسباب تقدم جمهورية فنزويلا تحفظها على هذه المسألة.

"أما تحفظنا على القرار ٢٢-٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة" خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" الوارد في ورقة العمل A39-WP/462 (اللجنة التنفيذية - مشروع نص التقرير عن البند ٢٢ من جدول الأعمال) فيرتبط بما يلي:

"٣ - وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل

في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

"٤ - وتشدّد على الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

"٥ - وتقرّر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض بشأن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة بشأن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛"

"إن المقصود بالتدابير القائمة على آليات السوق آليات تكاملية تهدف إلى تحقيق خفض محدد في الانبعاثات، وبالتالي يبقى تنفيذها في قطاع الطيران الدولي اختياريًا بالنسبة للدول. ولا تضمن هذه التدابير استدامة الطيران المدني الدولي؛ فهي لا تمس سوى عملية وضع هذه التدابير رهناً بالتقلبات المالية الدولية. ونحن لا نعتقد أن تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق سيخفض من انبعاثات الدول، حتى وإن كان هدفها الأصلي هو الحد منها؛ بل سيضفي الشرعية على مسألة شراء حق تلوّث الغلاف الجوي من خلال السماح بوضع الخطط الدولية لسوق ثاني أكسيد الكربون على أساس قدرة الدول الاقتصادية، مما يؤثر مباشرة على كوكب الأرض.

"وعلى ضوء ما سبق، فإننا نرفض تطبيق هذه التدابير الواردة في "خطة التعويض بشأن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" لأن هذا النهج القائم على آليات السوق يتنافى مع الهدف والنية من منع إطلاق غازات الدفيئة التي يولدها الطيران الدولي في الجو، وبالتالي فهي تتعارض مع التزامات وسياسات دولة فنزويلا والمحددة، كما سبق بيانه، في خطة الدولة والخطة الاشتراكية الثانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للأمم للفترة ٢٠١٣-٢٠١٩، والتي تركز على المحافظة على كوكبنا. ويهدد التلوّث بإفحاح ضرر لا يمكن إصلاحه في جميع أنحاء العالم، الأمر الذي يقتضي معالجته بطريقة مناسبة ومسؤولة من قبل جميع الدول الموقعة على اتفاقية باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، ولهذا السبب، نحث على وضع تدابير بديلة، معربين عن الحاجة الملحة للتخفيف من التلوّث على النطاق العالمي.

"وعلى ضوء ما سبق، تعترف جمهورية فنزويلا البوليفارية بالتزامها ومسئوليتها فيما يتعلق بالمحافظة على الكوكب للأجيال القادمة، وتدعم اعتماد استراتيجيات تتيح بلوغ الأهداف الطموحة للحد من انبعاثات قطاع الطيران الدولي، والتي تستند إلى التدابير التكنولوجية وإدخال تحسينات على الوقود وتحسينات على حركة النقل الجوي والبنية التحتية والوقود التكميلي الذي من شأنه أن يحسن من جودة الوقود. وهي تدعم هذه الاستراتيجيات من أجل تحقيق خفض حقيقي في حجم انبعاثات غازات الدفيئة ومنع في المستقبل القريب عواقب تغيير المناخ التي لا يمكن إصلاحها."

ورقة العمل WP/462 المتعلقة بوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

١٤- وتمت بعد ذلك دراسة ورقة العمل WP/462 التي تناقش تقرير اللجنة التنفيذية حول البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغيير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ [قسم خاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق]. وذكر رئيس الجمعية العمومية بأن اللجنة التنفيذية قد وافقت في اجتماعها الأخير (EX/11) على تعديل الفقرة ٢-٣-٣١ لتشمل فقرة فرعية ثالثة، بالصيغة التالية:

"فقرة جديدة بالرقم ١٧ (مكرر) تضاف إلى مشروع النص:" تقرر أن وحدات الانبعاثات الصادرة عن آليات أنشئت ضمن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، تعد قابلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بشرط أن تتوافق مع قرارات المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بشأن النجاح المؤهل والإطار الزمني".

١٥- وافقت اللجنة التنفيذية أيضا على حذف الفقرة ٢٢-٣-٣٣ كنتيجة للإضافة السابقة: [أخذت اللجنة علماً بأنه، فيما يتعلق بوحدات الانبعاثات الصادرة عن آليات أنشئت ضمن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، سينظر المجلس في قابليتها للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بشرط أن تتوافق مع قرارات المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بشأن النجاح المؤهل والإطار الزمني].

١٦- وبالإضافة إلى ذلك، وافقت اللجنة التنفيذية على توصية الجلسة العامة باعتماد القرار ٢/٢٢ المقترح رهنا بما يلي: تعديل تحريري للفقرة ١٤ من الديباجة، حيث يستعاض عن عبارة "آليات السوق الجديدة" بعبارة "آلية السوق الجديدة"؛ وإدراج فقرة جديدة برقم ٢١ لتصاغ كما يلي:

"٢١ تقرر أن وحدات الانبعاثات الصادرة عن آليات أنشئت ضمن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس، تعد قابلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بشرط أن تتوافق مع قرارات المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بشأن النجاح المؤهل والإطار الزمني".

مع ما يترتب عن ذلك من إعادة ترقيم الفقرات الحالية من الفقرة ٢١ إلى الفقرة ٢٤.

١٧- وبدأت مندوبية فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) كلمتها بتوجيه الشكر إلى الرئيس على قيادته للجنة لهذه الجمعية العمومية، وإلى رئيس المجلس والدول والأمانة العامة لما قاموا به من تقدم في هذه المسألة التي كانت جد حساسة ومهمة. وأقرت بجهودهم والتزامهم.

١٨- واستمعت مندوبية فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) إلى المناقشات المكثفة ونقاط التقارب والاختلاف، فضلا عن الشواغل والاقتراحات المطروحة للنظر فيها. وكانت النقاط التي قدمت صحيحة ومعقولة. وبعد أن استمعت إلى أكثر من مائة كلمة، أعربت عن رغبتها في التعبير عن الأفكار التالية.

١٩- وقالت إن فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) تلتزم التزاما ثابتا باتخاذ التدابير التي سيكون لها تأثير حاسم وهادف على تغير المناخ. وخلال اجتماع اللجنة التنفيذية الحادي عشر الذي انعقد في اليوم السابق، سمع المندوبون من العديد من الدول التي تعاني بالفعل من آثار تغير المناخ وتحتاج إلى ردود سريعة وقوية.

٢٠- وترى فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) أن هذه المسألة تمثل تحديا يجب على الجميع مواجهته. والدليل على ذلك هو أن مسألة حماية البيئة كانت واحدة من أهداف خطتها الاستراتيجية الوطنية.

٢١- والواقع أن فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) قدمت خلال الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، خطة عمل بيئية ووقعت على اتفاقية باريس.

٢٢- وكذلك، قدمت فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) خطة عملها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة بشأن الطيران إلى الإيكاو كجزء من سلة تدابير تم اعتمادها من قبل الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية واعتمدت مجموعة من التدابير مثل: (١) تحسين الأسطول؛ و (٢) تحسينات إدارة الحركة الجوية؛ و (٣) تحسين وقود الطائرات. وبذل ذلك على التزامها بالبيئة ومساهمتها في تحقيق هدف مشترك وفقا لظروفها ومسؤولياتها وقدراتها.

٢٣- وإن لدى فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) شواغل إزاء القرار ٢/٢٢ وتعتبر أن المرحلة التجريبية من الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق قد تسلب المزيد من الضوء على الفوائد الحقيقية والملموسة التي يمكن استخلاصها منها.

٢٤- وبالإضافة إلى ذلك، تود فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) إبراز أهداف الإيكاو الاستراتيجية، أي السلامة والأمن والنقل الجوي والملاحة الجوية والبيئة. ويكمن تخوف فنزويلا في أن البيئة قد استحوذت على جزء كبير من أنشطة

المنظمة، لا سيما الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وخلال السنوات الثلاث الماضية، كان هناك من ضمن أمور أخرى: اجتماعات الفريق الاستشاري البيئي التابع للمجلس؛ وجولتان من الحوارات العالمية للطيران بشأن التدابير القائمة على آليات السوق؛ وأكثر من ثلاثة اجتماعات خاصة للمجلس؛ وإحاطات غير رسمية؛ واجتماع رفيع المستوى حول الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ واجتماع مجموعة "أصدقاء الرئيس" غير الرسمية.

٢٥- وفي هذا الصدد، لا بد من الإشارة إلى أن الإيكاو قد أنشئت لتدعم مبادئ اتفاقية شيكاغو، ولهذا السبب، ترى فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) أن بعض مسائل النقل الجوي لا تحظى إلا باهتمام قصير. وقد أشارت ورقة العمل WP/149 المقدمة من ٥٤ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني الأفريقي، بالتحديد إلى الحاجة إلى تحقيق التوازن بين جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو.

٢٦- ولهذا السبب، وفي ختام كلمتها، تود مندوبة فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) أن تكرر كلمات سفير النوايا الحسنة الدائم لدى الإيكاو، الرئيس السابق للمجلس السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، الذي قال إن الجمعيات العامة في المستقبل ينبغي أن تخصص الوقت اللازم للمسائل التي تتطلب اهتمام الإيكاو بسبب تأثيرها المباشر على الطيران، لاسيما الأنشطة المتصلة بالنقل الجوي التي من شأنها أن تمكن من تحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، وتحديدًا بالنسبة للدول النامية التي هي في حاجة ماسة إلى تعزيز نظم النقل الجوي لديها وتحويلها إلى أداة للتنمية.

٢٧- وإذ أكدت مندوبة الولايات المتحدة أن بلادها تؤيد بقوة القرار ٢/٢٢ الذي يضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لمعالجة انبعاثات الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، أشارت إلى أن بلادها تود أن تتقدم بخالص الشكر إلى جميع الشركاء الذين كانوا يعملون دون كلل خلال الأشهر العديدة الماضية، بل وفي السنوات العديدة الماضية للتوصل إلى اتفاق حول تلك الصفحة التاريخية. وقد كان هناك استعداد ملحوظ للالتقاء والتوصل إلى حلول توفيقية من أجل إيجاد حل عالمي حقيقي في قطاع الطيران العالمي الفريد، ومن ثم أرادت أن تقدم شكرًا خاصًا إلى الجهات المعنية التي يعينها القرار ٢/٢٢ بنفس قدر اهتمام أي شخص آخر. وأشارت مندوبة الولايات المتحدة إلى أنها تتشرف بوجود المسؤول الإداري السيد مايكل هويرتا من إدارة الطيران الاتحادية للولايات المتحدة معها اليوم، والذي أعجب بشكل خاص باجتماع القطاع كله من أجل السعي لتنظيم المناخ.

٢٨- وأرادت الولايات المتحدة أيضًا أن تشكر رئيس الجمعية العمومية لما أنجزه من عمل رائع خلال هذه الدورة للجمعية العمومية التاسعة والثلاثين؛ والأمانة العامة للإيكاو والأمانة العامة، التي لم يضعف أبدًا تقانيها وحماسها للتوصل إلى اتفاق ناجح بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وبطبيعة الحال، رئيس المجلس التي لم تكن الجمعية العمومية لتصل إلى هذه النقطة دون قيادته. وكان رئيس المجلس مثالًا للرئيس القوي، ذي الرؤية الواضحة للنجاح ومثالًا للالتزام بالشمولية والشفافية. كما أرادت الولايات المتحدة تقدير الدول البالغ عددها ٦٥ دولة التي تطوعت بالفعل للمشاركة في المراحل الأولية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق حتى قبل اعتمادها. وببساطة، إن الولايات المتحدة أعجبت بروحهم القيادية. وأرسل التزامهم المبكر إشارة قوية إلى العالم بأن الدول مستعدة للمضي قدمًا لضمان تنمية مستدامة لقطاع الطيران الحاسم هذا؛ المضي قدمًا من أجل التوصل إلى حل عالمي لانبعاثات الطيران الدولي؛ والمضي قدمًا للتصدي لأحد أكبر التحديات العالمية في عصرهم. وتوقعت الولايات المتحدة أن تتطوع المزيد من الدول في الأسابيع والشهور القادمة، وهي ستعمل دون كلل مع الدول بعد اليوم لضمان امتلاكها القدرة والدعم الفني لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٩- وإذ أكدت مندوبة الولايات المتحدة أن هذه الفرصة تشكل لحظات فخر كبير للإيكاو، أشارت إلى أن المنظمة أثبتت باستمرار قدرتها على حل المشاكل الصعبة من خلال تحديد أهدافها بشكل طموح وتحديد منظور طويل الأجل. وعندما اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٢/٢٢، ستنظر الإيكاو مرة أخرى أنها حقًا نموذجًا للتعاون الدولي والقيادة. ومن ثم، فإنها تحث المندوبين على اعتماده.

٣٠- وفي غياب أي اعتراضات، أعلن الرئيس الموافقة على تقرير اللجنة التنفيذية الوارد في ورقة العمل WP/462 بصيغته المعدلة طبقًا للفقرتين ١٤ و ١٦ أعلاه، واعتماد القرار ٢/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، رهنا بالتحتفظات الصادرة عن (حسب الترتيب الأبجدي) مندوبي الأرجنتين والهند والاتحاد الروسي وفنزويلا (جمهورية بوليفارية). وقد تم فيما بعد تأكيد

العديد من هذه التحفظات كتابيا حسب طلب رئيس الجمعية العمومية. إضافة إلى ذلك، تم إبلاغ الأمانة العامة بالتحفظ الذي أعربت عنه الصين بشأن الفقرة ٢٣ من منطوق القرار ٢/٢٢ من خلال رسالة مؤرخة بتاريخ ٢١/١٠/٢٠١٦، أما التحفظ الذي أعربت عنه البرازيل بشأن الفقرتين ٢١ و ٢٣ من منطوق القرار ٢/٢٢ فقد أُبلغت به الأمانة العامة من خلال مذكرة شفوية مؤرخة بتاريخ ٤/١١/٢٠١٦. وترد نصوص التحفظات المذكورة في الفقرات أدناه، وسترد أيضا على الموقع الإلكتروني للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية تحت باب الوثائق، القرارات.

٣١- وقد أُحيط علما بأنه سيتم إصدار النصوص المنقحة والتقارير المعتمدة للجنة التنفيذية بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال الذي يتضمن القرارين ١/٢٢ و ٢/٢٢ في ورقتي العمل WP/529 و WP/530.

٣٢- ودعا أمين اللجنة التنفيذية الدول التي أعربت للإيكاو عن نيتها للمشاركة الطوعية في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي إلى تأكيد مشاركتهم للأمانة في أسرع وقت ممكن، لتحصل بعد ذلك على وثيقة تأكيد. ودعت الدول التي لم تبد بعد نية المشاركة الطوعية ولكنها ترغب في ذلك إلى إبلاغ الأمانة العامة بذلك في أسرع وقت ممكن من أجل حصولها على وثيقة تأكيد.

التحفظات المُعرب عنها إزاء القرار ٢/٢٢ المتعلق بخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

٣٣- وبينما أكد مندوب الأرجنتين من جديد أن دولته جد ملتزمة بتنفيذ القرار ٢/٢٢، إلا أنه أبدى تحفظه على الفقرات ٣ و ٤ و ٥ منه بشأن الهدف العالمي الطموح لانعدام نمو الكربون اعتبارا من ٢٠٢٠، وهو نفس الموقف المبدئي الذي كانت قد أعربت عنه بلاده خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية إزاء الفقرة ٧ من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ.

٣٤- والبرازيل، التي كانت قد أعربت عن تحفظها إزاء أهلية وحدات الانبعاثات المستخدمة في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي من خلال ورقة العمل A39-WP/233، ولدى تقديمها لهذه الورقة إلى اللجنة التنفيذية (EX/3)، والتي أعادت التأكيد على موقفها أثناء الجلسة العامة، قامت بإبلاغ الأمانة العامة بنص تحفظها على الفقرتين ٢١ و ٢٣ من منطوق القرار ٢/٢٢ من خلال مذكرة شفوية مؤرخة بتاريخ ٤/١١/٢٠١٦ حيث ورد في النص ما يلي:

فيما يتعلق بالفقرة ٢١ من منطوق القرار، "تُعلن حكومة البرازيل أن فهمها لوحدات الانبعاثات الناجمة عن الآليات المتفق عليها بتعدد الأطراف والمنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، لا سيما "آلية التنمية النظيفة" (CDM) لبروتوكول كيوتو والآلية المنشأة بموجب الفقرة ٤ من المادة ٦ من اتفاق باريس، يمكن استخدامها أصلاً في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي".

أما فيما يتعلق بالفقرة ٢٣، يذكر النص: "وفي ضوء الحاجة إلى ضمان أعلى مستويات السلامة البيئية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فإن حكومة البرازيل تُعرب عن تحفظها إزاء استخدام وحدات انبعاثات ناجمة عن آليات أو موثيق أو ترتيبات خارج سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وتُعلن حكومة البرازيل أيضاً أن عمليات نقل الوحدات الناجمة عن إجراءات التخفيف والمحققة في الأراضي البرازيلية ستخضع للموافقة المسبقة والرسمية من جانب الحكومة الاتحادية".

٣٥- وقامت الصين التي كانت قد أعربت عن شواغل إزاء تطبيق العناصر الفنية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المقترحة خلال مناقشات اللجنة التنفيذية المكثفة بهذا الشأن، بإبلاغ الأمانة العامة في رسالة بتاريخ ٢١/١٠/٢٠١٦، عن تحفظها إزاء الفقرة ٢٣ من القرار ٢/٢٢ على النحو المبين في بيان التحفظات التالي، والذي يتصل أيضا بالقرار ١/٢٢:

"ترحب الصين بالجهود التي تقوم بها الإيكاو من أجل الحدّ من الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي وخفضها، وهي ترغب في تقديم مساهماتها لهذا الغرض تمثيلاً مع ظروفها وقدراتها الوطنية. وفيما يتعلق بـ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" و"البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" اللذين اعتمدا في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، يودّ وفد الصين أن يُدلي بالبيان التالي:

"إن هدف النمو المحايد من حيث الكربون بحلول العام ٢٠٢٠ يفترق إلى المبررات العلمية والإنصاف وإمكانية التنفيذ. ونظراً لأن البلدان المتقدمة قد وصلت إلى ذروة الانبعاثات من طيرانها الدولي ككل أو لم يعد لديها سوى مجال محدود لمزيد من النمو في الطيران المدني الدولي، بينما البلدان النامية لم تُطوّر على نحو كامل النقل الجوي الدولي الخاص بها، فإن هذا الهدف الذي تحدّد على أساس الانبعاثات التراكمية من الطيران الدولي لا يُلزم بشكل صريح البلدان المتقدمة بأن تقوم بالدور القيادي في خفض الانبعاثات بقدر كبير وأن تترك مجالاً ملائماً للتطور ولانبعاثات من جانب البلدان النامية، مما يشكل انحيازاً من حيث الواقع ضدّ البلدان النامية في تحقيقها للنمو في النقل الجوي الدولي في المستقبل.

"وبينما ترمي غايات وأهداف الإيكاو إلى تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي، فإنها ليست مكلفة بإعداد قواعد قياسية ومبادئ إلزامية لوحدة الانبعاثات. وعلاوة على ذلك، فإن التقييد المصطنع لنطاق وحدات الانبعاثات المتاحة للطيران المدني من المرجح جداً أن يزيد من تكاليف خفض الانبعاثات ويتسبب في إيجاد منافسة غير عادلة في صناعة الطيران الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، لم ينته المجلس بعد من عملية إعداد والموافقة على معايير وحدات الانبعاثات. ولذلك، فمن غير المنطقي ومن غير الممكن مطالبة الدول بأن تلتزم التزاماً صريحاً قبل أن تستعرض المعايير التي يتم الاتفاق عليها في النهاية.

"واستناداً إلى ما تقدّم، يودّ وفد الصين أن يقدّم تحفظات رسمية على الفقرة رقم ٦ من منطوق "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، كما وردت في ورقة العمل A39-WP/529، مؤكداً أنه لا ينبغي أن تكون هناك صفة الإلزام في أي سياسات وإجراءات للإيكاو لخفض الانبعاثات تُصاغ على أساس هذه الفقرة. وبالمثل، يودّ وفد الصين أيضاً أن يقدّم تحفظات رسمية على أحكام الفقرة رقم ٢٣ من منطوق "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق"، كما وردت في ورقة العمل A39-WP/530، أي "تقرر أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ستستخدم وحدات الانبعاثات التي تقي بمعايير وحدة الانبعاثات...". وفي الوقت ذاته، يطلب وفد الصين أن يُسجّل بيان التحفظات الوارد أعلاه في تقرير الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٣٦- وأشار مندوب الهند إلى أن بلاده ستبدي تحفظاً محدداً إزاء الفقرات ٤ و ٧ و ٩ و ١٧ من القرار ٢٢/٢. وقد تم لاحقاً إرسال بيان التحفظات التالي كتابة إلى الأمانة العامة:

"إن جمهورية الهند ملتزمة بمعالجة مسألة تغيير المناخ، وكعضو مسؤول في الأسرة الدولية، فإنّها تقدّر سياسات الإيكاو وممارساتها المتعلقة بحماية البيئة، بما في ذلك الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ومستعدة للعب دورها في دعم تلك السياسات والممارسات. ونحن ندرك أنّ من شأن هذا ليس فقط مساعدة الأسرة الدولية على معالجة بعض المسائل المتعلقة بتغيير المناخ الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي ولكن أيضاً تفادي الحلول المبعثرة من جانب فرادى الدول أو الأقاليم، بما قد يعيق نمو الطيران الدولي.

"ولكننا قلقون لأنّ قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢/٢٢ لا يتيح للدول سريعة النمو، مثل الهند، التي ما زالت في طور التطور، وصول مرحلة النضج على مستوى السوق، قبل إخضاعها لشروط التعويض عن الكربون.

"وعليه فإنّ جمهورية الهند تسجّل تحفظاتها على الفقرتين ٥ و ١١ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢/٢٢ للأسباب المشار إليها فيما يلي:

١- "الفقرة ٥

" تحتاج الخطة إلى الخضوع إلى تقييم نقدي بعد مرحلة التنفيذ التجريبي والمرحلة الأولى (الطوعية)، وينبغي إبقاء النطاق مفتوحاً على خيارات أخرى محتملة لمعالجة الزيادة السنوية في انبعاثات الكربون المتأتية عن الطيران الدولي.

٢- "الفقرة ١١

" تحتاج عناصر التصميم في المرحلة الثانية (الإلزامية) من الخطة، كما وردت في هذا القرار، إلى إعادة النظر فيها. نعتقد أنّ الأثر البيئي والاقتصادي لتطبيق الخطة، لاسيما على البلدان النامية، ينبغي أن يخضع إلى تقييم نقدي بعد مرحلة التنفيذ التجريبي والمرحلة الأولى (الطوعية)، قبل اتخاذ أي قرار بشأن عناصر تصميم الخطة في المرحلة الإلزامية، مع الامتنال للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بالقرار ٣٩-٢/٢٢.

"وستعرض جمهورية الهند على رصد تشغيل خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق (CORSIA) عن كثب، فيما تخضع للمزيد من التطوير والتنفيذ، كما ستراقب نتائج التقييم النقدي لمرحلة التنفيذ التجريبي والمرحلة الأولى (الطوعية)، بما في ذلك أثارها البيئية والاقتصادية، لاسيما في البلدان النامية، وهي منفتحة لتكييف تحفظاتها في مرحلة لاحقة."

٣٧-

وأعرب مندوب الاتحاد الروسي عن تحفظ بلاده إزاء الفقرة ١٤ من الديباجة والفقرات التشغيلية ٥ و ٩ (ز) و ١١ و ١٨ و ٢٠ و ٢١ من القرار ٢/٢٢. وقد أبلغ الجمعية العمومية أيضاً بأن الاتحاد الروسي ليس في وضع يسمح له بعد بإعلان مشاركته في المرحلة التجريبية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ولا يعني ذلك أنه لن يشارك فيها مستقبلاً. وإنه لمن الضروري أن يحدد الاتحاد الروسي أولاً كيفية إدخال الخطة المذكورة إلى حيز التطبيق. وقد تم لاحقاً إرسال النص المفصل لتحفظات الاتحاد الروسي كتابة إلى الأمانة العامة على النحو التالي:

"يودّ وفد الاتحاد الروسي انتهاز هذه الفرصة ليؤكد لكم ولجميع المشاركين في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو أن وفد الاتحاد الروسي قد اهتمّ اهتماماً كبيراً بالمسائل المتعلقة بتغيّر المناخ. وفي إطار التزاماتنا بموجب بروتوكول كيوتو، فإنّ الاتحاد الروسي قد نفذ أعمالاً تفوق خططنا من أجل تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى الوطني. وفي نفس الوقت، فنحن مصمّمون على أنّ أوساط الطيران المدني الدولي يجب أن تُركّز جهودها، في معرض التصديّ للتحديّ العالمي المتمثّل في تغيّر المناخ، على الإجراءات الموجهة لتقليص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون فعلياً بواسطة إحراز مزيد من النّقدّم في قطاع الطيران على الصعيد التكنولوجي، في الوقت الذي تظل فيه الأولوية القصوى لهدف تحسين سلامة الطيران على الصعيد العالمي.

"وإنّنا نحزن بشدة وعميق الأسف فإنّنا يجب أن نذكر أنه رغم المشاورات والتغييرات المتوقّعة إدخالها على مشروع نص القرار، فإنّ شواغلنا تظلّ على ما هي عليه فيما يتعلّق بتبعات تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على أساس "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (CORSIA). وبالتحديد، فنحن نرى أن السبيل المقترح لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي سيؤدّي

إلى زيادة المعدلات المطلقة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الصعيد العالمي. وفي نفس الوقت، فإنّ اعتماد خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي قد ينال من سلامة الطيران، وخاصة في البلدان النامية، لأنّ الأموال التي سيفقدها قطاع الطيران ستؤدّي إلى خفض التطوّر التكنولوجي.

"ونحن نودّ أيضاً أن تُشدّد مرّة ثانية على شواغلنا المتعلقة بالهدف العالمي الطموح للنموّ الحياضي للكربون من عام ٢٠٢٠ جزاءً سمته غير الواقعية، ونظراً للافتقار إلى أي مسوغات علمية للحاجة إلى تحقيق ذلك الهدف الطموح، وهو الأمر الذي تمّ إقراره بصورة غير مباشرة في الفقرة ٣ من منطوق القرار.

"وفي هذا الصدد، يودّ وفد الاتحاد الروسي إبلاغ الجمعية العمومية بأننا لا نوافق على صياغة الفقرة ١٤ من ديباجة القرار، وكذلك على صياغة فقرات منطوق القرار ٥ و ٩ (ز) و ١١ و ١٨ و ٢٠ و ٢١. ونتيجة لذلك، لا يرى الاتحاد الروسي أي سبيل للإعلان عن مشاركته في تطبيق النسخة المقترحة من الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وعلى وجه الخصوص نقمّ تحفظاتنا على الأحكام التالية:

١- "الديباجة (الفقرة ١٤)

"إقراراً بترحيب القرار "باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ"، فإننا نرى أن نص الفقرة ١٤ ينبغي أن يُقرأ على النحو التالي:

"ولمّا كانت وإقراراً بأنّ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس تتصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار وآلية للمساهمة في التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تحقيق المساهمات المقررة وطنياً اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم في الوقت الذي تقوم فيه بتحفيز التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص، حسبما ورد في المادة ٦ من اتفاق باريس".

٢- "الفقرة ٥ من منطوق القرار

حيث إنّ تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) لا يُسفر عن النتائج المتوخاة، من حيث تحقيق الأهداف البيئية، فضلاً عن مستوى تأثيره السلبي على ضمان تنمية قطاع الطيران المستدامة وعلى مستوى سلامة الطيران، وخاصة في البلدان النامية، فنحن نرى أن المراحل التجريبية والأولى من تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ينبغي أن تسمح بإمكانية إعادة النظر في مفهوم تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في أي مرحلة من مراحل تنفيذها. وفي هذا الصدد، فنحن نعتقد أنّ الفقرة الخامسة من منطوق القرار ينبغي أن تُصاغ على النحو التالي:

"٥- تُقرّر الشروع في مرحلة تجريبية وأولى لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) كأحد الخيارات المحتملة للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كلّ منها".

وبناءً على ما تقدّم ذكره، فنحن نرى أنه من الملائم إضافة الفقرة التالية إلى نص القرار:

٥ مكرراً - وتطلب من المجلس مواصلة دراسة الخيارات الأخرى لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق المطابقة إلى أقصى درجة ممكنة لـ "المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي" الواردة في ملحق القرار ٢٢-١، وإجراء تحليل مقارن لمزاياها وعيوبها بالنسبة لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) وتقديم تقرير إلى الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو عن نتائج التحليل المقارن من أجل اتخاذ الإجراءات التصحيحية الممكنة لإدخالها على سيناريو تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق".

٣- "الفقرة ٩ (ز) من منطوق القرار

من الواضح أن التحليل الدوري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (CORSA) ينبغي أن يشمل، في جملة أمور، تقييم مدى الامتثال للمبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على السوق من أجل الطيران الدولي والواردة في ملحق القرار ٢٢-١. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تكون الفقرة ٩ (ز) من منطوق القرار على النحو التالي:

"ز- واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات للتأكد من امتثالها للمبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي والذي ينبغي أن يُشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر فيما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها".

٤- "الفقرة ١١ من منطوق القرار

وفقاً لأحكام الفصل السادس من اتفاق باريس، تستند التزامات الدول الخاصة بالتعويض على المساهمات المقررة وطنياً. وفي هذا الصدد، فنحن نرى أن الفقرة ١١ من منطوق القرار يجب أن تكون على النحو التالي:

"١١- تُقرّر بأن تُحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة المتوقعة للتعويض بشكل طوعي من قبل مشغّل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ أثناء المراحل التجريبية والأولى من تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على أساس المساهمة المقررة وطنياً لكل دولة مشاركة، أو أن تُحتسب على النحو التالي:

٥- "الفقرة ١٨ من منطوق القرار:

ووفقاً لما ذكر سابقاً، فإنّ تحليل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) "لتجنّب الأعباء الاقتصادية غير الملائمة التي يتكبّدها الطيران الدولي" ينبغي أن تشمل، في جملة أمور، تقييماً للامتثال للمبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، والواردة في مرفق القرار ٢٢-١. وفي هذا المجال فنحن نرى أن الفقرة ١٨ من منطوق القرار ينبغي أن تُقرأ على النحو التالي:

"١٨- تُقرّر إجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولّاها المجلس كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ (ز) أعلاه ومن أجل المساهمة منع المخاطر غير المبررة التي قد تتسبب في إلحاق ضرر جسيم بتمتية الطيران الدولي المستدامة والفعالية البيئية للخطة، بما في ذلك الجوانب الخاصة بسلامة الطيران وأمن الطيران والمنافسة غير الأخلاقية، فضلاً عن تقييم الفعالية البيئية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في

مجال الطيران الدولي لكي تتمكن الجمعية العمومية للإيكاو من النظر فيما بعد في مسألة جدوى تطبيقها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

٦- "الفقرة ٢٠ من منطوق القرار

وفقاً للمادة ٣٧ من الفصل السادس من اتفاقية الطيران المدني الدولي، فإن المسائل المتعلقة بالرصد والإبلاغ والتحقق ووحدة الانبعاثات وسجلات الانبعاثات لا تتصل ب"الطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة" ولذا فلا تشملها القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. ومن ثم فإن الاتفاقية لا تُسند إلى الإيكاو سلطة وضع قواعد وتوصيات دولية فيما يتعلق بالرصد والإبلاغ والتحقق ووحدة الانبعاثات وسجلات الانبعاثات. وفي هذا الشأن، فإن تكليف المجلس ب"وضع قواعد وتوصيات دولية" لتطبيق نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض بشأن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك الإجراءات المبسطة لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق، غير سليم وينبغي حذف أي ذكر للقواعد والتوصيات الدولية من الفقرة ٢٠ من منطوق القرار.

٧- "الفقرة ٢١ من منطوق القرار

"يجب أن نشير إلى أن المجلس لم يُناقش أو يتخذ أبداً أي قرارات فيما يتعلق ب"الميزة المؤهلة والإطار الزمني" فيما يتصل بوحدة الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس. وعلاوة على ذلك، فإن مصطلح "الميزة" غير مذكور ولم يُنظر فيه بصورة مباشرة أو غير مباشرة في أي وثيقة من وثائق الأمم المتحدة تلك. ولهذا السبب، يجب حذف عبارة "ميزة مؤهلة وإطار زمني" من الفقرة ٢١ من منطوق القرار".

٣٨- وأُعربت مندوبية فنزويلا عن تحفظ بلادها فيما يتعلق بالفقرات ٣ و٤ و٥ من منطوق القرار ٢/٢٢ بشأن الهدف العالمي الطموح لانعدام نمو الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠، وهو ما يتفق مع التحفظات التي أبدتها في السابق. وقد تم إرسال نص التحفظ المفصل الصادر عن فنزويلا (الجمهورية البوليفارية) كتابة إلى الأمانة العامة على النحو التالي:

"أُتسرف بأن أقدم تحفظاً رسمياً على الفقرة رقم ٦ من القرار ٢٢-١ بعنوان "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والفقرات ٣ و٤ و٥ من القرار ٢٢-٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التدابير القائمة على آليات السوق". وقد اعتمد كلا القرارين خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو التي انعقدت في مونتريال في كندا من ٢٦/٩/٢٠١٦ حتى ٧/١٠/٢٠١٦ وشاركت فيها المؤسسة الوطنية للطيران المدني لجمهورية فنزويلا البوليفارية. وترد تفاصيل التحفظ أدناه.

"إن جمهورية فنزويلا البوليفارية ملتزمة بحماية البيئة من خلال نموذجها للإنتاج الاقتصادي الذي يراعي الجوانب البيئية والاشتراكية، وهي جزء من الحملة العالمية لمكافحة خطر تغير المناخ وتضع إجراءات وبرامج ضمن خطة الدولة والخطة الاشتراكية الثانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للأمة للفترة ٢٠١٣ - ٢٠١٩ التي تقوم على الحقوق البيئية المنصوص عليها في دستور جمهورية فنزويلا البوليفارية. وينص الدستور على "أنه من حق كل جيل ومن واجبه أن يحمي ويحافظ على البيئة لمصلحته ولمصلحة المستقبل".

"ومن ضمن التدابير المتخذة "الخطة الوطنية للتخفيف من حدة التغير" و"خطة التأقلم الوطنية" اللتين تعالجان آثار تغير المناخ وتهدفان في جزء منهما إلى التقليل من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة تصل

إلى ٢٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠. وتشمل الإجراءات التي تم وضعها ما يلي: زراعة وصيانة الغابات التعويضية ضمن منظومة الزراعة الحراجية؛ واستخدام الغاز الطبيعي وتأسيس شركات إعادة التدوير وكفاءة استخدام الطاقة وترشيد استخدام الطاقة والحد من الحاجة إلى استخراج المواد الخام والحد من الانبعاثات الناجمة عن الأنشطة الصناعية والسياسات التعليمية والمشاركة المجتمعية والتدريب الاجتماعي والبيئي على كيفية مواجهة خطر تغير المناخ.

"ومن ثم، نود أن نعرض موقف دولة فنزويلا بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال - "حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ" وتقديم التحفظات التي أبديناها فيما يتعلق بالمواثيق المذكورة آنفاً، بدءاً بالقرار ٢٢-١ الوارد في ورقة العمل A39-WP/461 (اللجنة التنفيذية - مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال) (القسم الخاص بحماية البيئة بدون خطة التدابير القائمة على آليات السوق)). وترد تفاصيل موقفنا أدناه.

"٦- تقرر أيضاً، دون أن تنتسب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛"

"وتتميز جمهورية فنزويلا البوليفارية، كما ذكر سابقاً، بتنوع إدارتها وسياساتها لحماية البيئة وتشارك العالم في تصميمه على تحديد استراتيجيات لنمو الطيران المدني دون زيادة انبعاثات الكربون. إلا أنها تشعر أن الجدول الزمني المحدد بأربع سنوات غير كاف لوضع سياسات مستدامة وتنفيذ الخطط والاستراتيجيات المناسبة التي تهدف إلى التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنجاح لبلوغ الهدف المتمثل في الحفاظ على نفس المستوى الصافي من انبعاثات الكربون العالمية في صناعة الطيران الدولية.

"ومن ثم، تجدد دولة فنزويلا التزامها بمبادئ "اتفاقية تغير المناخ" والمهمة المحددة المتمثلة في خفض الانبعاثات واعترافها بوجود تباين بين مسؤوليات البلدان المتقدمة ومسؤوليات البلدان النامية مع تباين الواجبات المتعلقة بالحد من الانبعاثات وخفضها. ومن المهم النظر في الآثار المحتملة للتدابير القائمة على آليات السوق على البلدان النامية وتجارها. ولا يعني الهدف العالمي لخفض الانبعاثات أو الحفاظ على مستوياتها بحلول ٢٠٢٠ تجاهل مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة. لهذه الأسباب تقدم جمهورية فنزويلا تحفظها على هذه المسألة.

"أما تحفظنا على القرار ٢٢-٢ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة" خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق" الوارد في ورقة العمل A39-WP/462 (اللجنة التنفيذية - مشروع نص التقرير بشأن البند ٢٢ من جدول الأعمال) فيرتبط بما يلي:

"٣- وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤- وتشدد على الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- وتقرّر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدّي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛

"إن المقصود بالتدابير القائمة على آليات السوق آليات تكميلية تهدف إلى تحقيق خفض محدد في الانبعاثات، وبالتالي يبقى تنفيذها في قطاع الطيران الدولي اختياريًا بالنسبة للدول. ولا تضمن هذه التدابير استدامة الطيران المدني الدولي؛ فهي لا تمس سوى عملية وضع هذه التدابير رهناً بالانقلابات المالية الدولية. ونحن لا نعتقد أن تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق سيخفض من انبعاثات الدول، حتى وإن كان هدفها الأصلي هو الحد منها؛ بل سيضفي الشرعية على مسألة شراء حق تلويث الغلاف الجوي من خلال السماح بوضع الخطط الدولية لسوق ثاني أكسيد الكربون على أساس قدرة الدول الاقتصادية، مما يؤثر مباشرة على كوكب الأرض.

"وعلى ضوء ما سبق، فإننا نرفض تطبيق هذه التدابير الواردة في "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" لأن هذا النهج القائم على آليات السوق يتنافى مع الهدف والنية من منع إطلاق غازات الدفيئة التي يولدها الطيران الدولي في الجو، وبالتالي فهي تتعارض مع التزامات وسياسات دولة فنزويلا والمحددة، كما سبق بيانه، في خطة الدولة والخطة الاشتراكية الثانية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للأمة للفترة ٢٠١٣-٢٠١٩، والتي تركز على المحافظة على كوكبنا. ويهدد التلوث بإيقاع ضرر لا يمكن إصلاحه في جميع أنحاء العالم، الأمر الذي يقتضي معالجته بطريقة مناسبة ومسؤولة من قبل جميع الدول الموقعة على اتفاقية باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، ولهذا السبب، نحث على وضع تدابير بديلة، معربين عن الحاجة الملحة للتخفيف من التلوث على النطاق العالمي.

"وعلى ضوء ما سبق، تعترف جمهورية فنزويلا البوليفارية بالتزامها ومسؤوليتها فيما يتعلق بالمحافظة على الكوكب للأجيال القادمة، وتدعم اعتماد استراتيجيات تتيح بلوغ الأهداف الطموحة للحد من انبعاثات قطاع الطيران الدولي، والتي تستند إلى التدابير التكنولوجية وإدخال تحسينات على الوقود وتحسينات على حركة النقل الجوي والبنية التحتية والوقود التكميلي الذي من شأنه أن يحسن من جودة الوقود. وهي تدعم هذه الاستراتيجيات من أجل تحقيق خفض حقيقي في حجم انبعاثات غازات الدفيئة ومنع في المستقبل القريب عواقب تغير المناخ التي لا يمكن إصلاحها.

كلمات الشكر

٣٩- وإذ أكد مندوب إسبانيا أن هذه الفرصة تشكل لحظة تاريخية بالنسبة للإيكواو لأن اعتماد القرار ٢/٢٢ بشأن وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق سيكون له أثر كبير على قطاع الطيران والاقتصادات العالمية، فقد أشار إلى أن هذا الإجراء يمثل قفزة كبيرة إلى الأمام بالنسبة للإيكواو بالمقارنة مع الجمعيات الأخرى. ولذلك فقد أعرب عن شكره، أولاً وقبل كل شيء، إلى المجلس ورئيسه وإلى رئيس الجمعية العمومية. ثم شكر مندوب إسبانيا بعد ذلك جميع الوفود على سلوكهم البناء وروح التفوق التي تحلوا بها خلال الأيام والشهور الماضية. وعبر أيضاً عن تقديره للتعاون القيم الذي أبداه قطاع الطيران والمنظمات غير الحكومية خلال هذه العملية.

٤٠- وأشار مندوب إسبانيا إلى أن بلاده فخورة جدا بالعمل الذي تم إنجازه لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق والتعاون الذي قدمه إلى جميع الوفود في هذا الشأن، وأكد أنه في حين كان الجميع يعمل بجد خلال السنوات الثمانية الفارطة، إلا أنهم كانوا يدركون أنه لا يزال هناك الكثير الذي ينبغي عمله لتنفيذ خطة التعويض عن

الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) خلال السنوات الثمان القادمة أو أكثر. ولإلقاء الضوء على المرحلة المهمة التي تنتظر المنظمة بعد اعتماد القرار ٢٢/٢، استشهد بالكلمات التالية من قصيدة كتبها الشاعر الإسباني أنطونيو ماتشادو: "Caminante, no hay camino, se hace camino al andar". (ترجمت كما يلي "أبها المسافر، لا يوجد طريق سوى الطريق الذي تصنعه أقدامك").

٤١- وألقت مندوبية البرازيل الضوء على أن بلادها، منذ بداية المفاوضات في الإيكاو، ساهمت بشكل بناء في جميع المناقشات المتعلقة بتنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لتعويض الانبعاثات الصادرة عن الطيران المدني الدولي والحد منها. وكانت البرازيل عضواً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وشاركت أيضاً بنشاط في اجتماعات الفريق الاستشاري البيئي التابع للمجلس والذي تناول مسألة الانبعاثات خلال السنتين الماضيتين. وبالإضافة إلى ذلك، ساهمت البرازيل في كلتا جولتي حوارات الإيكاو العالمية للطيران بشأن التدابير القائمة على آليات السوق. وعندما بدأ توقف المفاوضات، اقترحت البرازيل المبادئ الرئيسية لنهج قائم على الطريق، والذي شكل أحد دعائم الخطة العالمية المعتمدة للتدابير القائمة على آليات السوق.

٤٢- وأشارت مندوبية البرازيل إلى أن بلادها أرادت، منذ اليوم الأول، أن يتقدم الموضوع والتزمت بهذا الهدف وعملت من تحقيقه. ومنذ البداية، لم تحاول البرازيل أن تدفع بوضع يميز الدول النامية فقط. وبطبيعة الحال، فإنها تعتقد اعتقاداً راسخاً أن شواغل هذه الدول ينبغي أن تكون جزءاً من الصيغة. بيد أنها لم تغفل أبداً عن الحاجة إلى التوصل إلى اتفاق يراعي مصالح جميع الدول. وكما يدرك الجميع، فإن الطيران المدني الدولي هو نظام متداخل يعتمد فيه نجاح الجميع اعتماداً كبيراً على قوة كل طرف على حدى. وترى البرازيل أنه من الضروري أن تأخذ آلية شراء وحدات الانبعاثات وفقاً للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بعين الاعتبار التطورات في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمادة ٦ من اتفاقية باريس، والتي ستدخل قريباً حيز النفاذ. وفي هذا الصدد، رحبت البرازيل بقرار تأمل مسألة وحدات الانبعاثات التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، مثل آلية التنمية النظيفة وآلية التنمية المستدامة، والتي ينبغي أن تكون قابلة للاستخدام تلقائياً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA)) (أنظر الفقرة ٢١ من منطوق قرار الجمعية العمومية رقم ٢٢/٢).

٤٣- وإذ أشارت مندوبية البرازيل إلى الفقرة ٢-٩ من ورقة العمل WP/233 المقدمة من دولتها، أكدت مجدداً أن "أي نقل لوحدات [الانبعاثات] الناتجة عن نتائج التخفيف من حدة الآثار في البرازيل سيخضع إلى موافقة مسبقة ومستتيرة من الحكومة الاتحادية [للبرازيل]. وكانت المشاركة الكاملة لقطاع الطيران واحدة من الركائز الأساسية للاقتراح الأصلي المقدم من البرازيل للنهج القائم على الطريق. وقد عُرض النهج كوسيلة لمعالجة التمايز دون الوقوع في فخ التمييز. ودعت بعض الدول إلى الحاجة إلى انتقال الخطة لتشمل مشاركة فردية أكبر في مراحلها اللاحقة. ولا تزال لدى البرازيل بعض الشواغل إزاء المسألة ولكنها مستعدة للتوافق وقبول ما تم الاتفاق عليه. وتعتقد البرازيل اعتقاداً راسخاً أن البند المتعلق بالاستعراض الدوري لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (الفقرة ١٨ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٢٢/٢) ينبغي أن يستخدم بفعالية كأداة تعالج التشوّهات الممكنة التي قد تحدث في المستقبل، لا سيما فيما يتعلق بتأثير توزيع الالتزامات الموازنة على الأسواق الأسرع نمواً. وترى البرازيل أيضاً أن تغير المناخ هو مسألة بالغة الأهمية تحتاج إلى معالجة سليمة، وأن أفضل طريقة للقيام بذلك هي من خلال نظام عالمي واحد. وأخيراً، وإذ تعتقد البرازيل بأن الإيكاو ومجلسها ستكون لهما القدرة والاهتمام للتعامل مع شواغل كل دولة من الدول بالنسبة للأعمال المقبلة، فقد أبدت عن استعداد لتأييد، إن لم تكن قد أبدت بالفعل، الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٤٤- وهنأت مندوبية البرازيل رئيس الجمعية العمومية ورئيس المجلس وشكرتهما لما أظهرهما من قيادة حقيقية في هذه العملية. واليوم، اتخذت الإيكاو خطوة كبيرة للمضي قدماً من خلال وضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) لمعالجة انبعاثات الكربون والطيران المدني الدولي. وهنأت البرازيل المنظمة على العمل الذي أنجزته، وأبدت استعدادها للمساهمة في الأعمال الصعبة المقبلة.

٤٥- وأشاد مراقب التحالف الدولي للطيران المستدام، الذي تحدث باسم المجتمع المدني، بهذه المناسبة الهامة التي شهدتها للتو، وهنأت الإيكاو والدول الأعضاء لديها على كل ما تبذله من جهود لتحقيق خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وكذلك لروح التفويض والحماس التي أبداها الكثيرون في نهوضهم عند الحاجة إلى معالجة تغير المناخ

وتقديم أهداف أكبر لاتفاقية باريس. ومع أن المجتمع المدني يدرك أنه لا يزال هناك الكثير الذي يتعين القيام به في مرحلة تنفيذ الخطة على مدى العقود المقبلة بما يجعل قطاع الطيران يتماشى مع أهداف اتفاقية باريس، فقد اعترف بأن هذه المرحلة تشكل بداية عملية هامة، وبأن الإيكاو والدول الأعضاء لديها قد اغتتمت تلك الفرصة. وأعرب عن تطلعه إلى العمل مع الإيكاو خلال السنوات المقبلة لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٤٦- وأشاد مراقب الاتحاد الدولي للنقل الجوي، باسم شركات الطيران العالمية، بقرار الجمعية العمومية التاريخي اليوم بتنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) وأعرب عن تهنئته واحترامه لروح الشجاعة والقيادة اللتان تحلّت بهما الدول الأعضاء لدى الإيكاو في الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وأشار إلى أنها قدمت لقطاع الطيران الأداة النهائية في سلة التدابير المشتركة للمساعدة على مكافحة تغير المناخ: خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لتضيف إلى جهود قطاع الطيران الرامية إلى تطوير وتحسين التكنولوجيا؛ ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة؛ وجعل العمليات أكثر كفاءة؛ والحصول على قدرات مناسبة وكفوة في مجال البنية التحتية. وأشار مراقب الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى أن الدول الأعضاء في الإيكاو قد أثبتت إلى العالم، لدى التوصل إلى هذا الاتفاق الهام، أن الطيران المدني هو قطاع في طبيعة التغيير، ويمكن له أن يستمر في توفير نقل جوي يتسم بالسلامة والأمن في جميع أنحاء العالم مع ضمان القيام بذلك بطريقة مستدامة حتى يتمكن من النمو في المستقبل. وبذلك، أظهرت هذه الدول ريادتها، ولأول مرة يقدم قطاع صناعي بأكمله التزاما قويا بمعالجة تغير المناخ. وإذ كانت الصناعة تسعى منذ وقت طويل إلى التوصل إلى هذا الاتفاق، فإنها تشيد اليوم بريادة الدول الأعضاء لدى الإيكاو.

٤٧- ولأحظ مراقب الاتحاد الدولي للنقل الجوي أنه لا يزال هناك الكثير ينبغي عمله للمضي قدما في الأمور التالية: الموافقة على طرق الرصد والإبلاغ والتحقق لبيانات الانبعاثات بطريقة عادلة وشفافة وتنفيذ، مع الاعتراف بالجهود العديدة التي بذلتها شركات الطيران التي اتخذت بالفعل خطوات حازمة لتحسين كفاءتها في استهلاك الوقود؛ والاتفاق على معايير ثابتة لمدى قابلية استخدام خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لوحدات الانبعاثات مع ضمان وجود سوق كافية لتلبية احتياجات مشغلي الطائرات المستقبلية لتعويض الأرصدة بأسعار معقولة. وأشار إلى أنه في حين لا توجد مهام سهلة، إلا أن قطاع الطيران كان ملتزما بالعمل إلى جانب الإيكاو ودولها الأعضاء والمجتمع المدني لضمان تنفيذ فعال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وتقديم الدعم وبناء القدرات، عند الضرورة، لمساعدة الإيكاو في جهودها الجديرة بالثناء لضمان عدم ترك أي بلد وراء الركب خلال هذه العملية.

٤٨- وفي الختام، أعرب مراقب الاتحاد الدولي للنقل الجوي عن خالص شكره لرئيس المجلس، الدكتور ألومويا برنارد أليو، ولسلفه، السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، على قيادتهم الدؤوبة وعزمهم على إشراك الجميع في هذه النقطة التاريخية. وقال إن المشاركين سيغادرون مونتريال في نهاية هذه الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية التي ستبقى في الذاكرة ولديهم شعور هائل بتحقيق انجاز وخطة واضحة لتمكين قطاع الطيران من المساهمة في تنمية وازدهار ورفاهية كوكبنا من خلال النمو المستقبلي للنقل الجوي بطريقة مستدامة بحق. وتوجه بالشكر إلى رئيس الجمعية العمومية على قيادته الحكيمة للجمعية العمومية وإلى الدول الأعضاء لدى الإيكاو لتحقيقهم هذه اللحظة التاريخية وجعلها حقيقية.

٤٩- وأبرزت مراقبة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن الإيكاو، باعتمادها اليوم للقرارين الهامين ١/٢٢ و ٢/٢٢ بشأن تغير المناخ ووضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، أثبتت بوضوح كونها نموذجا للتعاون والريادة الدوليين وأرسلت إشارة قوية جدا وواضحة بشأن قدرة الطيران الدولي واستعداده للعمل على تغير المناخ. وإذ أشارت إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لديها أيضا أخبارا سارة أخرى تود أن تطلع الجمعية العمومية عليها، فقد أعلنت المراقبة أن شروط بدأ نفاذ اتفاقية باريس قد تحققت في اليوم السابق، ٥/١٠/٢٠١٦. وأظهر المتعقب لدى أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أنه إلى اليوم، تمثل الأطراف البالغ عددها ٧٤ التي قبلت الاتفاق أو صدقت عليه، ٥٥ في المائة من الانبعاثات العالمية لغازات الدفيئة. وتشمل هذه النسبة أكبر وأصغر الأمم الباعثة، سواء تلك الأكثر غنا أو الأضعف. وبقي لدخول اتفاق باريس حيز التنفيذ ٣٠ يوما من الآن (٤/١١/٢٠١٦)، أي في الفترة التي تسبق انعقاد الدورة الثانية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (مراكش، المغرب، من ٧ إلى ١٨/١١/٢٠١٦).

٥٠- وذكرت مراقبة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن الأمانة التنفيذية للاتفاقية، السيدة بتريشيا إيسبينوسا، التي كانت قد حضرت دورة الجمعية العمومية للإيكاو الأسبوع السابق، صرحت قائلة: "إن هذه لحظة تاريخية حقا للناس في كل مكان. وقد تم الآن استيفاء العتبتين الأساسيتين اللزمتين ليصبح اتفاق باريس حقيقة قانونية. إن السرعة التي جعلت بها البلدان دخول اتفاق باريس حيز التنفيذ أمرٌ ممكنٌ لم يسبق لها مثيل في تجربة الاتفاقات الدولية الأخيرة، وهي تأكيد قوي على الأهمية التي توليها الأمم لمكافحة تغير المناخ وتحقيق الفرص العديدة الكامنة في اتفاق باريس. وبالطبع، فإن دخول الاتفاق حيز النفاذ يبشر بالخير من أجل التنفيذ العاجل والمتسارع للإجراءات المناخية اللازمة الآن لتحقيق عالم أفضل وأكثر أمنا، وأيضا لدعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وهو يجلب أيضا إاحا متجددا للقضايا العديدة التي تتقدم بها الحكومات لضمان التنفيذ الكامل للاتفاق. ويشمل ذلك وضع دليل قواعد لتفعيل الاتفاق، وكيفية التعجيل بخطط العمل الوطنية لتغير المناخ وتوسيع نطاقها بفضل التعاون الدولي وتدفقات التمويل الأكبر بكثير."

٥١- وأشارت مراقبة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى أن بدء نفاذ اتفاق باريس في ٢٠١٦/١١/٤ سيؤدي إلى مجموعة متنوعة من النتائج الهامة بالنسبة لعملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، بما في ذلك استحداث هيئة إدارية للاتفاق، المعروفة باسم مؤتمر الأطراف في الاتفاقية والتي تعد بمثابة اجتماع الأطراف في اتفاقية باريس. وبما أن العد التنازلي لبدء النفاذ قد بدأ رسميا، فإن مؤتمر الأطراف في الاتفاقية سيعقد خلال الدورة الثانية والعشرين لمؤتمر الأطراف القادمة. وسيتم إعلان تاريخ انعقاده بدقة خلال الأيام القادمة. وأبرزت مراقبة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن دخول اتفاق باريس حيز النفاذ يؤكد الأهمية القصوى للعمل الذي اضطلعت به الإيكاو حتى الآن بشأن تغير المناخ، كما يوضح المسار الذي حدده الآن كل من القرارين الهامين ١/٢٢ و ٢/٢٢ بشأن تغير المناخ وخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي اعتمدها جمعية الإيكاو خلال الاجتماع الحالي. وقالت إنها تتطلع بشدة إلى إظهار هذه النتيجة القوية التي حققتها جمعية الإيكاو خلال الدورة الثانية والعشرين لمؤتمر الأطراف الذي سيعقد في مراكش بالمغرب.

٥٢- وإذ ذكر رئيس المجلس بأنه قد أشار في كلمته الافتتاحية إلى الجمعية العمومية يوم الثلاثاء ٢٠١٦/٩/٢٧ إلى أن هذه الدورة للجمعية العمومية كُرست لاتخاذ القرارات الجريئة، فقد أكد أن الجلسة العامة اتخذت بالفعل هذه القرارات الجريئة باعتمادها القرار ١/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ والقرار ٢/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. وأكد مجددا أن هذه اللحظة لحظة تاريخية حقا.

٥٣- واغتنم رئيس المجلس هذه الفرصة ليشكر الدول الأعضاء لدى الإيكاو على عملها الدؤوب على مدى السنوات الثلاث المنصرمة للوصول إلى هذه النقطة. كما تقدم بالشكر إلى أعضاء قطاع الطيران والمجتمع المدني الذين شاركوا بنشاط في هذه العملية. وأعرب رئيس المجلس عن تقديره، على وجه الخصوص، لأعضاء المجلس وأعضاء لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، فضلا عن جميع الذين شاركوا في العملية، وهم: رئيس وأعضاء الفريق الاستشاري للبيئة التابع للمجلس؛ ورئيس وأعضاء الفريق رفيع المستوى لوضع خطة للتدابير القائمة على آليات السوق؛ والمشاركين في اجتماع "أصدقاء الرئيس غير الرسميين"؛ وجميع من حضروا جولتي الحوارات العالمية للطيران بشأن التدابير القائمة على آليات السوق. بالإضافة إلى ذلك، عبّر رئيس المجلس عن تقديره لجميع الدول الأعضاء التي استضافت المشاورات غير الرسمية الثانية و/أو المتعددة الأطراف بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٥٤- وعبر رئيس المجلس أيضا عن تقديره لأعضاء الأمانة العامة الذين عملوا على مدار الساعة لجعل اليوم ممكنا.

٥٥- وأخيرا، عبر رئيس المجلس عن تقديره لرئيس الجمعية العمومية ولجميع المسؤولين المنتخبين، وهم نواب رئيس الجمعية العمومية ورؤساء اللجان ورؤساء وأمناء المجموعات الإقليمية ممن شاركوا في جميع المفاوضات التي جرت خلال الأسبوع الماضي.

٥٦- وفي الختام، أكد رئيس المجلس أن الإيكاو أثبتت مرة أخرى أن الطيران الدولي كان دائما على مستوى المهمة المنوطة به عندما يكون من الضروري إنجازها. وأصبح الطيران المدني الدولي أول قطاع عالمي يعتمد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق كهذه وعلى هذا المستوى من الكفاءة المهنية، فضلا عن روح الاتفاق والتوافق

والتي كانت هي سمة الإيكاو منذ إنشائها منذ اثنين وسبعين عاما. وإذ أكد رئيس المجلس أن الطيران المدني الدولي والإيكاو فقط هما اللذان كان بإمكانهما اتخاذ مثل هذا الإجراء، أشار إلى تألق الدول الأعضاء لدى الإيكاو وشكرهم على ما أنجزته الجمعية العمومية في هذا اليوم.

تفويض السلطة إلى رئيس الجمعية العمومية للموافقة على محاضر الجلسات العامة

٥٦- فوّضت الجلسة العامة إلى الرئيس سلطة الموافقة، باسم الجمعية العمومية، على محاضر الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

مراسم توقيع بروتوكولات تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بالمادتين الخمسين (أ) والسادسة والخمسين.

٥٧- عملا بالقرارين ١/١٢ و ١/١٣ اللذين اعتمدهما الجلسة العامة في اجتماعها الرابع في ١٠/١٠/٢٠١٦، وقع كل من رئيس الجمعية العمومية والأمانة العامة على نصوص البروتوكولات الصادرة باللغات الست لتعديل المادتين الخمسين (أ) والسادسة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي المتعلقة بزيادة عدد أعضاء المجلس من ٣٦ إلى ٤٠ عضوا وزيادة أعضاء لجنة الملاحة الجوية من ١٩ إلى ٢١ عضوا. وتم التذكير أنه فيما يخص القرارين ٢/١٢ و ٢/١٣ اللذين تم اعتمادهما أيضا في الاجتماع الرابع، أوصت الجمعية العمومية جميع الدول المتعاقدة بالتوقيع على البروتوكولين المذكورين على وجه السرعة حتى يدخل حيز التنفيذ في أسرع وقت ممكن.

كلمات الشكر

الكلمة الختامية للأمانة العامة

٥٨- وأكدت الأمانة العامة أنها تتشرف بأن تكون أول امرأة تشغل منصب الأمين العام للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو. وإذ أشارت إلى أنه قد تم إنجاز عمل يفوق ما تم إنجازه في أي اجتماع سابق بنسبة ٣٠٪، فقد أكدت على أن ذلك لم يتم إلا من خلال التزام وتفاني جميع الوفود.

٥٩- ثم أعربت الأمانة عن تقديرها العميق للرئيس الذي تم انتخابه في هذه الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، السيد أزهر الدين عبد الرحمان (ماليزيا)، وكذلك لنواب الرئيس ورؤساء اللجان واللجان الذين دعموا عمل الجمعية العمومية. وعبرت أيضا عن شكرها للأمانة العامة للإيكاو، التي ضحى الكثيرون من موظفيها بلبال وعطلات نهاية الأسبوع، ليس فقط خلال الأسبوعين الماضيين، بل وأيضا في الفترة التي سبقت هذا الحدث.

٦٠- وأشارت الأمانة العامة، إلى أنه كما أكد رئيس المجلس الدكتور أومويا برنارد أليو والأمين العام للأمم المتحدة، السيد بان كي مون والعديد من الوفود الأخرى في بداية هذا الاجتماع، فإن عيون العالم كانت متجهة إلى الإيكاو خلال الأيام التسعة الماضية. وكان اعتماد الجمعية العمومية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق جوابا لتوقعاتهم مع سابقة تاريخية، جعلت من النقل الجوي أول قطاع صناعي رئيسي على الإطلاق يتخذ إجراءات على الصعيد العالمي بشأن الانبعاثات الدولية. وسيقر المشاركون الذين لديهم فهم واضح وتقدير للدور الحاسم الذي تؤديه الخدمات الجوية الآمنة والتي يمكن الاعتماد عليها في تعزيز السلام العالمي وتحسين القدرة الاقتصادية وتحقيق الازدهار المستدام حقا، بأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق إنما هي تطور متوازن وعملي وإيجابي للغاية. وستكون بمثابة أداة جديدة هامة لاستكمال التقدم المحرز بالفعل في خفض الانبعاثات في مجال النقل الجوي من خلال الابتكارات التكنولوجية والإجراءات المحدثة والاستخدام المتواصل للوقود البديل المستدام في إطار سلة التدابير الخاصة بالطيران. وأشارت الأمانة العامة إلى أن حكومات العالم قد استقادت هي الأخرى من هذه الجمعية العمومية لإثبات قوة عزمها على

حل مسألة المناخ، إلى الحد الذي ستغطي فيه الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق ٨٥ في المائة من عمليات الطيران الدولي منذ مراحلها الأولى في ٢٠٢١.

٦١- وإذ أبرزت وجود العديد من الأولويات الهامة الأخرى لحماية البيئة التي تناولتها هذه الجمعية العمومية، أشارت الأمانة العامة إلى الاعتراف بوضع الإيكاو لأول معيار عالمي لإصدار شهادات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بالنسبة للطائرات، فضلا عن عمل المنظمة الرائد على وضع معيار انبعاثات جديد للمواد الجسيمية غير المتطايرة. وأكدت على أن الإيكاو ستواصل عملها في ظل قيادة الجمعية العمومية لتضع معيارا جديدا للضوضاء فوق الصوتية للطائرات في المستقبل، مع تعزيز التقدم الذي يتم إحرازه في جميع جوانب ضوضاء الطائرات من خلال نهج الإيكاو المتوازن.

٦٢- وأشارت الأمانة العامة إلى تطور آخر بالغ الأهمية نجم عن هذه الجمعية العمومية، وهو اعتماد تطوير خطة عالمية جديدة لأمن الطيران من قبل الإيكاو. وأكدت على أنه من الأهمية بما كان أن تقر الجمعية العمومية بمسؤولية الإيكاو الهامة لتوفير قيادة استراتيجية لمواجهة التهديدات البرية والجوية والتهديدات المتعلقة بالأمن الالكتروني المستمرة، مع الأهمية البالغة التي اكتسبها التعاون الوثيق بين الوكالات المحلية والوطنية والدولية والذي أصبح أكثر أهمية من أي وقت مضى. وأكدت الأمانة العامة على أنه من دواعي التقدير البالغ أن الجمعية العمومية قد واصلت تأييدها لاستراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، بما في ذلك وثيقة السفر ودليل المفاتيح العامة وأولويات تقديم المساعدة وبناء القدرات. وأشارت إلى أن الجمعية العمومية قد دعمت أيضا هدف الإيكاو لوضع خطة إقليمية لأمن الطيران والتسهيلات لصالح الشرق الأوسط، على غرار ما كانت قد حققت في إطار خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا.

٦٣- وإذ أشارت الأمانة العامة إلى أن السلامة تبقى بطبيعة الحال هي الشاغل الأساسي للإيكاو والطيران العالمي، فقد أبرزت أنه قد تم إحراز تقدم مهم في هذا الشأن. وأشارت إلى أن تنفيذ الخطة العالمية للسلامة في مجال الطيران الذي اعتمدهت الجمعية العمومية يشمل خارطة طريق من شأنها أن تزيد من تعزيز نهج الإيكاو لإدارة السلامة لكل من الحكومة وشركاء قطاع الطيران. وأكدت الأمانة العامة على أن التعليمات بمواصلة تحقيق التقدم الأكثر استهدافا في مجال السلامة التعاونية في إطار خطة الإيكاو لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي كانت واضحة، وأن اعتماد الجمعية العمومية لاستراتيجية الإيكاو الجديدة للتأهب لحالات الطوارئ من شأنها أن تساعد المنظمة على أن تكون أكثر تجاوبا عندما يكون ذلك مهما.

٦٤- وفيما يتعلق ببرامج وخطط الإيكاو في مجال الملاحة الجوية، أكدت الأمانة العامة على أن اعتماد الجمعية العمومية لتنقيحات الخطة العالمية للملاحة الجوية سيسمح للمنظمة بالمضي قدما في إجراء التعديلات الهامة على حزم التحسينات في منظومة الطيران. ومشيرة إلى أن الجمعية العمومية وجهت الإيكاو أيضا بمواصلة القيام برحلات مراعية للبيئة وأكثر فعالية من خلال ملاحه تقوم على الأداء، وسلمت بالحاجة لأن تعقد الإيكاو المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية في عام ٢٠١٨، كما أكدت على أن القرارات المذكورة أساسية لمعالجة التحديات المستمرة التي تواجهها الإيكاو وإدارة النمو الكبير لعدد الركاب والحركة الجوية بكفاءة على مستوى قطاع الطيران.

٦٥- وألقت الأمانة العامة الضوء على أن الجمعية العمومية كررت أيضا دعمها لدور الإيكاو الريادي في تحقيق السياسات والبرامج التي تدعم التنمية الاقتصادية المستدامة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد تم التسليم بالحاجة إلى خطة جديدة للإيكاو للنقل الجوي العالمي، كما هي الحاجة إلى أن تقوم الإيكاو بوضع اللمسات الأخيرة على الاتفاقات الدولية لتحرير الوصول إلى الأسواق والشحن الجوي وملكية الناقلين الجويين ومراقبتهم. وبالإضافة إلى ذلك، اعتمدت الأمانة العامة خطة عمل الإيكاو لتكييف وتحديث التنبؤات ذات الصلة من أجل دعم تخطيط تنمية الموارد البشرية بشكل أفضل، وهو ما من شأنه أن يقدم دعما أساسيا للجيل القادم من المهنيين في مجال الطيران. وطلبت الجمعية العمومية أيضا من الإيكاو أن تصبح أكثر شمولاً في كيفية تبادل المعلومات عبر شبكات شركائها دعماً لتلك الأهداف وغيرها من أهداف التخطيط، مع زيادة الوعي بمبادئ الإيكاو الأساسية لحماية المستهلك.

٦٦- وأشارت الأمانة العامة إلى أنه في حين زودت اعتمادات الدول الأعضاء المذكورة الإيكاو بأساس متين جدا لتبني عليه عملها، كان من الضروري أيضا الاستفسار عن مدى استعداد الإيكاو لضمان اضطلاعها بذلك بكفاءة وفعالية من حيث التكلفة. ولحسن الحظ، مكن تأكيد الجمعية العمومية لميزانية المنظمة والموافقة على خطة عمل الإيكاو الجديدة، المنظمة من إعادة تركيز مواردها لتصبح وكالة للأمم المتحدة أكثر استجابة. وأكدت على أنه سيتم باستمرار تحديث خطة عمل الإيكاو استنادا إلى إطار إدارة الأداء في المنظمة ومؤشرات الأداء الرئيسية وسجلات المخاطر. وأبرزت الأمانة العامة أنه من خلال هذا النهج القائم على المخاطر، وكذلك التحولات الأخرى القائمة على الأداء لتقافة الإيكاو المؤسسية، ستكون هذه الأخيرة أفضل تجهيزا لمناصرة مصالحها ومصالح الطيران، ولتعزيز كل من تنسيق ومساءلة مشاريع التعاون الفني. وأشارت إلى أن التزامات ومساهمات فريق الإدارة العليا في الإيكاو ساعدت إلى حد كبير هذه التحولات العميقة التي ستستفيد بشكل كبير من عمل المنظمة الجاري في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٦٧- وأكدت الأمانة العامة أن الإيكاو ستتمكن أيضا من إنجاز المزيد بعمل أقل نيابة عن الدول الأعضاء، وذلك عن طريق تحسين الشراكات العالمية لتنمية الطيران إلى أقصى حد، وتوسيع جهودها لتعبئة الموارد اللازمة لتنفيذ البرامج غير الممولة وتقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء من خلال تسهيل حصولهم على التمويل. وفي تأكيدها أيضا على أن قرار الجمعية العمومية بزيادة عدد الدول الأعضاء الممثلة في مجلس الإيكاو ولجنتها الداعمة للملاحة الجوية سيزيد من توجيه المنظمة في الأعوام القادمة، أشارت إلى أن ذلك لن يوسع فقط من عدد الخبراء الدبلوماسيين والفنيين الذين سيساهمون في هذه الهيئات الموقرة وحسب، بل وسيوسع أيضا التنوع الجغرافي والثقافي المنعكس في قراراتهم.

٦٨- وشددت الأمانة العامة على أن التعاون الرسمي في العديد من الشراكات ومذكرات التفاهم الجديدة التي أبرمتها الإيكاو على هامش دورة الجمعية العمومية وخلال منتدى الإيكاو العالمي الثاني للطيران، ستساعد أيضا الإيكاو بشكل كبير. وأوضحت أن الإيكاو ممتنة حقا للدلالة الواضحة على أهمية دورها الذي كان ممثلا في تلك الشراكات الجديدة العديدة.

٦٩- وفي الختام، أقرت الأمانة العامة أخيرا بأن الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو قد استقادت من مشاركة أكثر من ٢٠٠ ٢ مندوب من ١٨٥ دولة عضو و٥٦ وفد مراقب - وهو أكبر عدد استضافته المنظمة على الإطلاق. وقد تشجع كثيرا كل من رئيس المجلس، الدكتور أولومويا بينارد أليو، والأمانة العامة وهو يرون هذا المستوى العالي من الاهتمام من جانب الدول الأعضاء وقطاع الطيران بعمل الإيكاو، مع التسليم بدورها القيادي في مجال الطيران العالمي ودعمه.

٧٠- وإلى أن يسعدهم الحظ بالاجتماع مرة أخرى، سواء في مونتريال أو في دولهم ومناطقهم على التوالي، تمننت الأمانة العامة لجميع المشاركين سفرا آمنا للعودة إلى بلادهم ونجاحا مستمرا في جميع التحديات المطروحة دعما لشبكة الطيران العالمية الرائعة.

٧١- وبالنيابة عن جميع النواب الحاضرين، عبر مندوب كندا عن تقديره لعمل الأمانة العامة الرائع، قبل وأثناء الجمعية العمومية. وقال إن الجميع يعلم أن الأمانة العامة عملت لساعات طويلة، وأعرب عن تقديره الكبير لذلك لأن كل ذلك العمل قام بتسهيل النتائج الناجحة التي خرجت بها الجمعية العمومية كما ذكرتها الأمانة العامة. وتقدم مندوب كندا بخالص الشكر إلى الأمانة العامة.

٧٢- وانتهزت الأمانة العامة هذه الفرصة لتشكر كندا بدورها، الدولة المضيفة، لتقديمها الدعم اللازم واتخاذها الترتيبات اللازمة التي مكنت الجمعية العمومية من تحقيق هذا النجاح.

٧٣- وإذ تحدث أيضا مندوب فرنسا باسم جميع النواب، فقد شكر بحرارة وإخلاص رئيس الجمعية العمومية على الأسلوب المتمكن الذي أدار به أعمالهم خلال الأيام التسعة الماضية. وقال إن الجميع قد أعربوا عن تقديرهم للطريقة الهادئة والماهرة والمنهجية التي أدار بها سير الأعمال بخطة جيدة. بيد أن الرئيس لم يتردد في المجاملة والفكاهة الطيبة

للدفع بالمندوبين إلى تسريع وتيرة عملهم والحفاظ على النقاط الأساسية في تدخلاتهم. وعلاوة على ذلك، فقد أتاح على نحو ملائم تماما، الوقت اللازم لإيجاد حلول توفيقية. وكان الرئيس يُجيد ضبط الوقت، مما مكن الجمعية العمومية من الانتهاء اليوم، قبل الموعد المحدد، مع تحقيق نجاح رائع، بالإضافة إلى إنجازات أخرى كثيرة في المجالات العديدة التي تناولتها الجمعية العمومية كما ذكرت الأمانة العامة.

٧٤- وأشار مندوب فرنسا إلى أن الرئيس سخر خلال دورة الجمعية العمومية، كامل مواهبه الدبلوماسية واستفاد بشكل كامل ومثمر من خبرته الطويلة مع الإيكاو. وكان عمله كفريق جنبا إلى جنب مع رئيس المجلس قد جلب له إعجاب الجميع.

٧٥- وإذ شكر مندوب فرنسا رئيس المجلس على التزامه الشخصي، على مدار الساعة خلال السنوات الثلاث الماضية من أجل إحراز تقدم في المفاوضات بأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، فقد أكد أن جميع المندوبين يشعرون بالامتنان البالغ.

٧٦- وأكد مندوب فرنسا أن تاريخ الطيران المدني سيسجل بالتأكيد هذا اليوم الذي اعتمدت فيه الجمعية العمومية خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، حيث ستقترن أسماء رئيس الجمعية العمومية ورئيس المجلس بهذا النجاح الجماعي إلى الأبد. ولقد كان هذا اليوم يوما حافلا بالنسبة للإيكاو، ويوما حافلا بالنسبة للكوكب. ويمكن لقطاع الطيران أن يفخر لكونه أول من تقدم لتطبيق مثل هذه الآلية لتعويض زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومع دخول اتفاق باريس حيز التنفيذ، أحرزت الجمعية العمومية تقدما كبيرا في الأسبوع الماضي نحو حماية أفضل للكوكب لصالح الأجيال القادمة. وقد كانت روح باريس حاضرة هنا بالتأكيد في مونتريال على مدى الأيام التسعة الماضية.

٧٧- وأشار مندوب فرنسا إلى أن الطيران المدني كان دائما مرادفا للتقدم والتفائل، إضافة إلى روح المغامرة والافتتاح على الآخرين. ومؤكدا أن كلا من رئيس الجمعية العمومية ورئيس المجلس يجسدان تماما تلك القيم، التي هي قيم هذه المنظمة العظيمة، أكد أنهما يستحقان امتنان وتصفيق جميع المندوبين.

٧٨- وإذ شكر مندوب الصين كلا من رئيس الجمعية العمومية ورئيس المجلس والأمانة العامة على جهودهم الجبارة، هناهم أيضا على ختام دورة الجمعية العمومية الناجحة. وأبرز مساهمة رئيس المجلس القيمة، وأشار إلى ما أنفق من وقت وطاقة كبيرين للتوصل إلى اتفاق بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. واغتم مندوب الصين، بصفته عميدا للمجلس، هذه الفرصة ليشكر أيضا جميع أعضاء المجلس، بمن فيهم أولئك الذين تركوا المنظمة للاضطلاع بمسؤوليات أخرى، على جهودهم الكبيرة في هذا الصدد. وأشار إلى أنه في ظل قيادة الرئيس الحالي، الدكتور أولومويا بينارد أليو، والرئيس السابق، السيد روبرتو كوبيه غونزاليس، بذل المجلس والمنظمة ككل جهودا هائلة لخفض انبعاثات الطيران، وهو ما ينبغي أن تسلم به الجمعية العمومية.

الكلمة الختامية لرئيس الجمعية العمومية

٧٩- شكر رئيس الجمعية العمومية مندوبي فرنسا والصين على كلمتهما الرقيقة، وعبر عن عظيم شرفه لرئاسته الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية مؤكدا أنها تجربة سيعتز بها إلى الأبد. وأشار إلى أنه عندما اتصل به رئيس المجلس ليبلغه بأنه أحد المرشحين لرئاسة المجلس، كان رد فعله: "عفا، ماذا قُلْت؟ أنا، رئيساً؟". وأشار إلى أنه حضر أول دورة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧ بصفته مندوب ماليزيا، ورأى أن منصب الرئيس كبير جدا بالنسبة له، بالمعنى المجازي والمعنى الحقيقي للكلمة. إلا أنه عندما أتى إلى مونتريال في أغسطس عام ٢٠١٦ لحضور اجتماعات مجموعة "أصدقاء الرئيس" غير الرسمية والمجلس، تلقى بعض كلمات التشجيع التي كانت موضع تقديره. وفي حين تمنى له البعض حظا سعيدا لصعوبة المهمة، أكد له آخرون ضرورة توليه رئاسة الجمعية العمومية لقطاع الطيران. ومن ثم، فقد قبل بكل سرور ترشيح مندوب المكسيك له ليكون رئيسا لقطاع الطيران. وشكر معالي وزير النقل في ماليزيا على موافقته، وكذلك باقي أعضاء الوفد الماليزي على تفهمهم ضرورة أن يباي بنفسه عنهم أثناء توليه الرئاسة.

٨٠- ولاحظ رئيس الجمعية العمومية أن الأعمال الروتينية اليومية لم تكن أمرا سهلا على مدى الأيام التسعة الماضية، وأشار إلى أنه كان عليه البدء بعمله الساعة الثامنة صباحا يوميا، ليلتقي برئيس المجلس وموظفيه الذين قدموا له جميع أوراق الجمعية العمومية التي كان عليه قراءتها كل يوم من أيام الاجتماعات. وفي حين كان النمط متعبا، إلا أن حجم ورقات الجمعية العمومية أصبحت أخف وزنا على نحو متزايد لأن جميع المندوبين تعاونوا معه لإتمام النظر في البنود المتعلقة بكل جداول الأعمال.

٨١- وأعرب رئيس الجمعية العمومية عن تقديره لمنسق الجمعية العمومية والمجلس، السيد أندرو لاركوس، لجهوده، وأشار إلى أنه زار أمانة الجمعية العمومية والمجلس، والتقى بالموظفين الذين يستحقون الثناء على عملهم في تجهيز هذا الحجم الكبير من الورقات والتقارير. وأعرب أيضا عن تقديره للمترجمين والمترجمين الفوريين على عملهم، وكذلك جميع أعضاء الأمانة العامة الذين قدموا الدعم.

٨٢- وبالإضافة إلى ذلك، أعرب رئيس الجمعية العمومية عن شكره لرئيس المجلس السابق، السيد روبرتو كويبه كونزاليس، والأمين العام السابق، السيد ريموند بنيامين على التشجيع والروح والحكمة والمعرفة التي نقلوها إليه في كل لقاء له بهما على مدى الأسبوعين الماضيين، وهو ما يمكنه من أداء دوره.

٨٣- وأعرب رئيس الجمعية العمومية أيضا عن امتنانه لرؤساء اللجان الذين أتاحوا إعداد تقارير جد محكمة وموضوعية إلى الجلسة العامة، بفضل قدرتهم الفريدة على توجيه المناقشات التي تنطوي على طائفة كبيرة من المصالح ووجهات النظر بشأن مسائل غاية في الأهمية بالنسبة للطيران المدني. وأعرب أيضا عن امتنانه لرئيس المجلس والأمانة العامة وأمين اللجنة التنفيذية، على مشورتهم في الوقت المناسب ودعمهم السخي من خلال اجراءات الجمعية العمومية. وفي هذا الصدد، أشار رئيس الجمعية العمومية إلى أنهم لم يترددوا أبدا في تبادل وجهات نظرهم وخبراتهم في اجتماعات اللجنة التنفيذية والجلسة العامة، وكذلك في الاجتماعات المنفصلة، من أجل ضمان نتائج إيجابية للجمعية العمومية. وأبرز رئيس الجمعية العمومية أنه أصبح صديقا لهم، كما أصبح صديقا لرئيس المجلس السابق والأمين العام السابق، وأكد على المثل القائل: "عند الشدائد يُعرف الأصدقاء".

٨٤- ثم شكر رئيس الجمعية العمومية بعد ذلك نائبة مدير البيئة، السيدة جين هوب وموظفيها على كل جهودهم لوضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٨٥- ولاحظ رئيس الجمعية العمومية أن جميع الحضور قد اضطلعوا بدور رئيسي في فعالية عملية اتخاذ القرار في الجمعية العمومية، وأشار إلى أن هذه العملية كانت مثالا للحوار وبناء التوافق بين الدول الأعضاء. وأبرز أن ذلك الأمر لم يكن سهلا، مشيرا إلى أنه مع وجود اختلافات في الآراء ومسائل لم يمكن التوصل إلى اتفاق بشأنها، إلا أنه كان أمرا مريحا أن نرى المندوبين قد تمكنوا من الجلوس على طاولة واحدة وتبادل وجهات نظرهم. وبعد أن أثنى على الطريقة المنفتحة والمهنية التي تحلوا بها في اجتماعاتهم، أشار رئيس الجمعية العمومية إلى أن هذا هو ما يميز محفلا عالميا مثل الإيكاو. ثم تقدم بالشكر إلى المندوبين، بجميع اللغات الرسمية الست، على حماسهم وتفهمهم وتصميمهم على جعل الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية إحدى الجمعيات الأكثر إنتاجية وتاريخية على الإطلاق.

٨٦- وفي الختام، أعرب رئيس الجمعية العمومية عن شكره لحكومة كندا، ومقاطعة كيبيك ومدينة مونتريال لما قدمته من دعم وضيافة طوال فترة الجمعية العمومية وعلى مر السنين.

٨٧- ثم أعلن رئيس الجمعية العمومية اختتام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو. ورفعت الجلسة الساعة ١٢,٣٠ ظهرا.

ISBN 978-92-9258-259-3



9

789292

582593