A41-WP/329[1]
P/9
1/8/22
(Information Paper)

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

الجلسة العامة

البند ٨ من جدول الأعمال : كلمات وفود الدول الأعضاء

كلمة الاتحاد الروسي

(مُقدَّمة من الاتحاد الروسي)

السيد الرئيس،

السيد الأمين العام،

المندوبون الموقّرون، السيدات والسادة!

يسرني، باسم وفد الاتحاد الروسي، أن أرحب بجميع المشاركين والمراقبين في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، وأود الإعراب مجدَّدا عن أملي في أن يسير عملنا بروح من الصداقة والتفاهم المتبادل والتعاون والدعم المتبادل.

وفي الوقت ذاته، لا بد لي من قول بعض الأشياء التي ربما لم يُسمع بها من قبل في هذه القاعة للجمعية العمومية للإيكاو، لذا أرجو التكرُّم بالإنصات لها جيدا.

فقد شهدنا في السنوات القليلة الماضية اتجاها مطردا يحاول فيه عدد من الدول استخدام الإيكاو كأداة للضغط السياسي على الدول التي تسمح لنفسها باتباع سياسات مستقلة بشأن القضايا المحلية والدولية.

وأود أن أدعو جميع الوفود إلى التأمل فيما نقوله الآن بشأن آفاق استمرار وجود المنظمة بوصفها محفلا لمجتمع الطيران الدولي من أجل تعزيز الصداقة والتفاهم فيما بين أمم العالم وشعوبه كي يتسنى للطيران المدني الدولي أن ينمو بطريقة آمنة ومُنظَّمة، ويتسنى إنشاء خدمات نقل جوي دولي تعمل بشكل سليم واقتصادي على أساس من تكافؤ الفرص. وفي هذا الصدد، أود أن أكرر التأكيد على الكلمات التاريخية الواردة في ديباجة اتفاقية شيكاغو، التي تنص على أن "تطوُّر الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة استخدامه أن تُشكِّلَ خطرا على الأمن العام".

[1] قدَّم الاتحاد الروسي النسخة باللغة الروسية.

وأود أن أصدق أن الجمعية العمومية ستدين بشدة التصريحات العلنية الصادرة باسم مجموعة من الدول بأنها بذلك تحاول تدمير الطيران المدني لدول أخرى، فضلا عن الإجراءات التي تتخذها تلك الدول، بما في ذلك فرض حظر على استخدام المجال الجوي السيادي على أساس التمييز على أسس وطنية.

ونتيجة لتلك الإجراءات، فإن أكثر من ٥٠ مليون كيلومتر مربع من المجال الجوي الذي كان موجودا من قبل، وهو ما يمثل ١٠٪ من إجمالي المجال الجوي للأرض أو ٣٧.٥٪ من المجال الجوي الوطني لجميع بلدان العالم، لم يعد موجودا. ومن بين تلك الخمسين مليون كيلومتر مربع، يسيطر الاتحاد الروسي على ٢٦ مليون كيلومتر مربع، وتقع داخل حدوده أقصر الطرق الجوية التي تربط بلدان أوروبا وأمريكا الشمالية ببلدان جنوب شرق آسيا – مركز النمو الاقتصادي في العالم.

ويجدر الإشارة إلى أن روسيا، كونها أكبر دولة في العالم من حيث مساحة الأرض ولديها صناعة طيران متطوِّرة ونظام متطوِّر لتدريب موظفي الطيران، هي الأقل تأثرا بالعوامل السلبية الخارجية. وهكذا، وعلى الرغم من انخفاض الحركة الجوية الدولية نتيجة لجائحة فيروس كورونا (كوفيد–١٩)، فقد أبدى قطاع الطيران المدني في الاتحاد الروسي في عام ٢٠٢١ زيادة بأكثر من ٢٠٪ في الحركة الجوية المحلية، متجاوزا المستوى الذي تحقق في عام ٢٠١٩. وفي الوقت ذاته، فقد تم تشكيل شبكة من ٥٣٥ طريقا جويا في المنطقة الاتحادية في أقصى الشرق وحدها، حيث سيجري تطويرها على مراحل بين عامي ٢٠٢٢–٢٠٢٥.

وفي هذه اللحظة، تتمثل المهمة التاريخية للدول الأعضاء في الإيكاو في وقف الأعمال المدمرة لفرادى الدول، وذلك من أجل إنقاذ المنظمة وإنجازاتها البارزة في تعزيز التعاون الدولي على مدى السنوات الثماني والسبعين الماضية.

وما لم يُتصدَّ لهذه التحديات الحاسمة أمام المنظمة، فلن يكون بوسعنا مواصلة عملنا معا بفعالية من أجل تحقيق التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي؛ ولن يكون بوسعنا أن نتحد في مواجهة التهديدات التي تتعرَّض لها البشرية بسبب تغيُّر المناخ. والأهم من ذلك، فسوف نخفض بذلك قيمة عمل المنظمة في المستقبل.

وفي ضوء كل هذا، يأمل الاتحاد الروسي أن تعتمد الجمعية العمومية للإيكاو قرارا بشأن عدم توافق التدابير التقييدية الانفرادية التي تؤثر في الطيران المدني الدولي مع أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأن تدعو، استنادا إلى هذا القرار، تلك الدول إلى الكف فورا عن انتهاك اتفاقية شيكاغو بغية استعادة تطبيقها في جميع البلدان الأعضاء في الإيكاو.

ولعلنا نتذكر جميعا جيدا أن أحد الشروط الرئيسية لاعتماد خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) هو أنه ينبغي أن يكون هناك "مخطط عالمي واحد للتعويض عن الكربون، بدلا من وجود مزيج من التدابير الإقليمية القائمة على آليات السوق"، وذلك على النحو الوارد في ديباجة قرار الجمعية العمومية ٤٠–١٩. ولكن ما الذي نراه اليوم؟ ليس اعتزام الاتحاد الأوروبي والمملكة المتحدة إلغاء نظمهما للاتجار بالانبعاثات فحسب، بل إنهما يزيدان أيضا من العبء الضريبي على شركات الطيران التابعة للدول الأخرى. وعلى هذه الخلفية، نناقش سيناريوهات متكاملة مختلفة من أجل الهدف الطموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي التي تجبر قطاع الصناعة على تكبُّد فاتورة مرتفعة بشكل غير مسبوق – تصل إلى ما بين ٢٧٤ مليار دولار و ١.٥ تريليون دولار.

وأود أن أشدد على أن الاتحاد الروسي ما فتئ يدعم باستمرار التطوُّر التكنولوجي المتناغم للطيران المدني الدولي بمشاركة جميع الدول الأعضاء في الإيكاو. وتفترض جميع سيناريوهات الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) مجموعة من العناصر المُتعلِّقة بالتطور التكنولوجي للصناعة، ولهذا السبب يؤيد الاتحاد الروسي اعتماد مثل هذا الهدف بعد إجراء تقييم شامل للعواقب المحتملة على التنمية المستدامة للصناعة، لا سيما في البلدان النامية.

وفي الوقت ذاته، نعتقد أن التنفيذ الموازي لمشروعي خطة كورسيا والهدف الطموح طويل الأجل، سيفرض دون شك عبئا لا يمكن لقطاع الصناعة تحمُّله.

وفي هذا الصدد، يقترح الاتحاد الروسي أن تنظر الجمعية العمومية في سيناريو للتطوُّر انتقالا من خطة كورسيا إلى الهدف الطموح طويل الأجل. وكما نعلم، فإن كمية غازات الدفيئة المنبعثة كل عام من الحرائق هي ذاتها الكمية المنبعثة من أنشطة الطيران المدني الدولي. وأود أن أسترعي انتباه الجمعية العمومية إلى أن روسيا قد اقترحت مرارا وتكرارا في الماضي إنشاء خدمة طيران دولية لمكافحة حرائق الغابات وغيرها من الكوارث الطبيعية، الأمر الذي من شأنه أن يعوض جميع انبعاثات الكربون الناجمة من أنشطة الطيران المدني الدولي، بما في ذلك غازات الدفيئة الأخرى، وبالتالي التبكير بتحقيق الحياد الكربوني في قطاع الطيران المدني الدولي بحلول منتصف القرن.

وأود أن أغتنم هذه الفرصة لأؤكد لجميع الوفود أن الاتحاد الروسي كان ولا يزال منفتحا على جميع أشكال التعاون الدولي النافع المتبادل على أساس الاحترام المتبادل ومراعاة المصالح الوطنية، بما في ذلك تحت رعاية الإيكاو.

وفي الختام، أتمنى لجميع المشاركين في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو عملا فعَّالا ومثمرا، بروح الصداقة والتفاهم المتبادل لصالح مجتمع الطيران العالمي.

شكرا لكم على اهتمامكم!

— انتهى —