



التقرير

الهيئة العربية للطيران المدني

الاجتماع الثاني للجنة البيئة

الرباط، 25-26 يناير 2011

انعقد الاجتماع الثاني للجنة البيئة بمقر الهيئة العربية للطيران المدني بالرباط خلال الفترة 25-26 يناير 2011، وحضره ممثلو:

- ✓ المملكة الأردنية الهاشمية
- ✓ دولة الإمارات العربية المتحدة
- ✓ المملكة العربية السعودية
- ✓ سلطنة عمان
- ✓ جمهورية مصر العربية
- ✓ المملكة المغربية
- ✓ الجمهورية الإسلامية الموريتانية
- ✓ الجمهورية اليمنية
- (مرفق لائحة المشاركين)

وتغيبت الجمهورية اللبنانية للمرة الثانية.

كما شاركت الجمهورية العربية السورية والاتحاد العربي للنقل الجوي في أعمال اللجنة كمرافقين.

افتتح الاجتماع السيد/ محمد العليج، مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني بكلمة أبرز فيها أهمية لجنة البيئة، كما يليه المجتمع المدني من اهتمام كبير لهذا المجال. كما تطرق مدير عام الهيئة كذلك بصفة موجزة إلى ما تتخذه منظمة الطيران المدني الدولي من أنشطة وإجراءات لتقليل من انبعاثات الغازات الناتجة عن نشاط الطيران المدني، وكذا سياسة الاتحاد الأوروبي والمجهود الذي تبذله الدول العربية للمساهمة الفعالة في تحسين البيئة.

بعد ذلك، استعرضت رئيسة اللجنة مشروع جدول الأعمال الذي تم اعتماده كما يلي:

أولاً: النطاق العالمي

1. مخرجات القرار البيئي للمنظمة الدولية للطيران المدني.
2. عضوية لجنة حماية البيئة التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني وتفعيل دور المنطقة العربية في وضع القوانين والأنظمة.
3. مخرجات مؤتمر الدول الأطراف لاتفاقية تغير المناخ COP 16.

ثانياً: النطاق العربي

1. مخرجات الاجتماع السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي.
2. نظام الاتحاد الأوروبي للانبعاثات الغازية EU ETS والحلول البديلة.

ثالثاً: النطاق المحلي

1. وضع البيئة في الدول الأعضاء.
2. التواصل مع الدول الغير أعضاء.
3. وضع هيكلية نشاط البيئة ضمن هيئات الطيران المدني.
4. إعداد نموذج لخطة البيئة (Environment Management System).
5. التنظيم لورش عمل بيئية تخصصية في المنطقة بالتعاون مع كافة الجهات.

1/ متابعة توصيات الاجتماع الأول

أحيط أعضاء اللجنة بالإجراءات التي اتخذتها الإدارة العامة للهيئة لمتابعة توصيات الاجتماع الأول للبيئة، حيث عملت على تعميم ورقة العمل المقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة، والمقترح تقديمها باسم الدول العربية للجمعية العمومية (37) للأيكاو، وتوصلت الإدارة العامة بمرثيات كل من المملكة العربية السعودية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، على إثر ذلك تقرر عدم تقديم الورقة للجمعية العمومية (37) للأيكاو. ووضعها قيد الدراسة.

2/ تقرير الجمعية العمومية (37) حول البند الخاص بتغيير المناخ

أحاط ممثل الهيئة العربية للطيران المدني المشاركين بقرار المجلس التنفيذي بتكليف لجنة البيئة بدراسة تقرير اللجنة التنفيذية للجمعية العمومية 37 للأيكاو عن البند 17 من جدول الأعمال (البند المعني بتغيير المناخ)، و بعد المناقشة،

أوصت اللجنة بما يلي:

تكليف أعضاء اللجنة بدراسة تقرير الجمعية العمومية (37) الخاص بالبند 17 (تغيير المناخ)، وموافاة ممثل المملكة العربية السعودية (نائب رئيس اللجنة) بالمرئيات والملاحظات قصد إعداد ورقة عمل تقدم للمجلس التنفيذي القادم.

(توصية رقم 1 - ل ب 2/)

أولاً: النطاق العالمي

1/ مخرجات القرار البيئي للمنظمة الدولية للطيران المدني

قامت رئيسة اللجنة بتقديم نبذة عامة عن مخرجات القرار البيئي الصادر عن الجمعية العمومية الـ 37 للأيكواو حيث أوضحت أهم المحاور التي تم اعتمادها وموقف الدول من القرار وأنه سوف يعاد دراسته ومراجعته من قبل مجلس الأيكواو. ومن ثم تقدمت ممثلة الاتحاد العربي للنقل الجوي بعرض حول موضوع السياسة المتبعة فيما يخص الانبعاثات، وموقف الجمعية العمومية (43) للاتحاد العربي للنقل الجوي وخاصة ما يتعلق بـ:

- الاعتراف القوي المختلف للدول والحاجة إلى منح الدعم الضروري للدول النامية بما يتضمن الدعم المالي والتكنولوجي وتعزيز القدرات.
- الاعتراف القوي بحاجة أي نظام إلى أن يستجيب لاحتياجات ومتطلبات شركات الطيران التابعة للدول النامية بشكل موحد، الأمر الذي يؤكد أن كل الدول النامية يجب أن تعامل حسب بروتوكول كيوتو، إن الاتحاد العربي للنقل الجوي لا يدعم الإعفاءات بموجب حد أدنى من الإجراءات الاقتصادية للحد من الانبعاثات والمبني على حصة البلدان من النقل الجوي الدولي لأنه يفرق في المعاملة بين البلدان النامية.
- اعتراف الدول بالاستثمارات السابقة والمستقبلية لشركات الطيران بهدف تخفيض انبعاثاتها عند تصميم الإجراءات الاقتصادية للحد من انبعاثات الغاز،
- اعتراف الأيكواو بأن الانبعاثات ستزداد من جراء نمو النقل الجوي الدولي إلى أن يتم تطوير تكنولوجيا ووقود انبعاثات أقل.

كما ناقش المشاركون مختلف المقترحات لتحقيق الاستفادة الفعلية لقطاع الطيران المدني من الرسوم المقترحة، وهي مرتبطة بتوجهات الدول وقطاع الطيران الخاص به حيث أن الجهود يجب أن تكون مشتركة وتعكس رؤية حكومة الدولة وتوجهها، كما ناقشت اللجنة إمكانية عمل دراسة حول إيجاد طرق جوية أخرى لتفادي المرور فوق الأجواء الأوروبية خصوصاً في حالة الأزمات والكوارث البيئية بما يضمن عدم تأثر قطاع الطيران بمثل هذه الظروف، وقد أكد المشاركون من الدول العربية على ضرورة عدم التخلي عن مبدأ المسؤولية المشتركة لكن المتباينة (Common But Differentiated Responsibilities) كما هو الشأن في الدول النامية الأخرى.

من جهة أخرى، أحيط المجتمعون بالخطوات التي اتخذتها بعض الشركات في الولايات المتحدة الأمريكية بتقديم دعوى قضائية ضد وزارة البيئة في المملكة المتحدة حول قانونية القرار الإتحادي الأوروبي بتضمين قطاع الطيران في نظام الانبعاثات الغازية) و الذي يدخل حيز التنفيذ ابتداءً من سنة 2012. كما قامت رئيسة اللجنة بتقديم إيضاحات حول سياسة سوق الانبعاثات والتعريف بحيثياتها والمستنتجة من وثيقة المعلومات (مرفق) التي أعدتها خلال عملها في منظمة الطيران المدني الدولي¹ والتي تحمل عنوان : (Consideration of voluntary market based measures as part of state action plan)

كما أشار ممثل المملكة العربية السعودية إلى موقف اللجنة الإفريقية للطيران المدني المقدمة إلى الجمعية العمومية 37 للأيكاف وضرورة النظر فيها حيث أن العديد من الدول العربية عضو فيها (مرفق). و بعد المناقشة،

أوصت اللجنة بما يلي:

1 - إعداد دراسة مشتركة بين لجنة الملاحة الجوية ولجنة البيئة والاتحاد العربي للنقل الجوي تكون من ضمن اختصاصات لجنة الملاحة، قصد إيجاد خطوط جوية فعالة واقتصادية تستخدم في حالة الكوارث البيئية كخطة طوارئ (Contingence plan) وأفادة اللجنة بمخرجات الدراسة في الاجتماع القادم.

2-تكاليف ممثل إتحاد العربي للنقل الجوي بإعداد دراسة حول إمكانيات اللجوء إلى سياسة الرسوم .
3- تكليف ممثل الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع أعضاء اللجنة بإعداد دراسة خاصة حول إمكانية تبني احد النظم النظيفة (Clean Development Mechanisms)

4-التأكيد على ضرورة التقيد بمبدأ المسؤولية المشتركة لكن المتباينة.

(توصية رقم 2 - ل ب 2/)

12 / عضوية لجنة حماية البيئة التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني (Committee on Aviation Environment Protection- CAEP) وتفعيل دور المنطقة العربية في وضع القوانين والأنظمة :

أفادت رئيسة اللجنة (ممثلة الإمارات العربية المتحدة) الأعضاء بما تم في الاجتماع الأخير للجنة حماية البيئة للأيكاف الذي انعقد بمدينة تولوز والدور الإيجابي لمثل هذه الاجتماعات، والتركيز على ضرورة مشاركة الدول

¹. الورقة لا تعتبر وثيقة رسمية للمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاف) بل تم عملها تحت إشرافها ومراجعتها

العربية في فرق العمل كما الشأن بالنسبة للدول الأخرى حيث يسجل غياب شبه كامل للدول العربية مقارنة مع الدول الأخرى،

و بعد الاطلاع على ورقة المعلومات التي قدمتها تحت عنوان:
(Committee on Aviation Environmental Protection)

أوصت اللجنة بما يلي:

- 1- تفعيل عضوية لجنة حماية البيئة التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني وتفعيل دور المنطقة العربية في وضع القوانين والأنظمة
 - 2- تكليف خبير الهيئة العربية للطيران المدني بالعمل على تعميم الورقة الخاصة بلجنة حماية البيئة التابعة للأيكافو (بالعربية) على الدول الأعضاء بالهيئة، وحثها لموافاة الإدارة العامة بمرشحها لفرق العمل مع سيرتهم الذاتية، وذلك قبل نهاية شهر ابريل 2011.
- (توصية رقم 3 - ل ب 2/)

3/ مخرجات مؤتمر الدول الأطراف لاتفاقية تغير المناخ COP 16

قامت رئيسة اللجنة بإعطاء نبذة حول مؤتمر الدول الأطراف لتغير المناخ والذي عقده في المكسيك من 29-نوفمبر ولغاية 10 ديسمبر 2010 بمشاركة جميع الدول الأعضاء والمراقبون بالإضافة للكثير من الشركات والمنظمات المعنية بموضوع تغير المناخ، وقد أوضحت أن المناقشات المتعلقة بقطاع الطيران لم تنتهي بأي مخرجات، ، كما وقد أوضحت بالدور الذي تلعبه الدول النامية في الحفاظ على مصالحها، بالإضافة لذلك فقط أوضحت أن المقترح الذي تقدمت به إحدى المنظمات التابعة للأمم المتحدة لاستخدام قطاع الطيران كمصدر ممول لأبحاث ومشاريع تغير المناخ قد لاقى رفضا من شركات الطيران التي لا تريد أن تكون في النهاية هي الجهة التي تدفع الثمن دائما.

ثانيا: النطاق العربي

- 1- مخرجات الاجتماع السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي.
 - 2- نظام الاتحاد الأوروبي للانبعاثات الغازية EU ETS والحلول البديلة.
- تمت مناقشة النقطتين أثناء مناقشة النقطة (1) و (2) الواردتين في النطاق العالمي والتأكيد على التوصيات التي جاءت بها المناقشات التي تمت بين الأعضاء.

ثالثا: النطاق المحلي

- 1- وضع البيئة في الدول الأعضاء.
- 2- التواصل مع الدول غير الأعضاء.
- 3- وضع هيكلية نشاط البيئة ضمن هيئات الطيران المدني.

أحيطت اللجنة بوضعية وتجارب الدول الأعضاء في مجال البيئة الخاصة بقطاع الطيران، و التي يمكن تلخيصها فيما يلي :

المملكة الأردنية الهاشمية: تم الفصل بين دور المشرع والمشغل كعملية تنظيمية، وقد تم اعتماد مواصفات مبنية على تخطيط واستخدام الأراضي لبناء المطارات أو حول المطارات (land use planning)، أيضا عمل دراسة تفصيلية للضوضاء وتقسيم المناطق المحيطة بالمطار حسب شدة الضوضاء

المملكة العربية السعودية: يندرج الجانب التشريعي مع قطاع السلامة والتراخيص والتي تندرج تحت السلامة العامة - قسم المطارات - كما عملت في عدة مجالات بيئية واستخدام مقاييس فيما يتعلق بـ land use and Dangerous good.

دولة الإمارات العربية المتحدة: تندرج البيئة تحت وزارة البيئة والمياه والتي تمثلها في كل امانة الهيئات والجهات الحكومية التابعة لها، وقد صدر قانون حماية البيئة وتنميتها رقم (24) في عام 1999 ليكون القانون الرئيسي لدولة الإمارات والذي تتبعه جميع الجهات الاتحادية والمحلية، كما وأن هناك قوانين خاصة لكل امانة لا تتعارض مع القانون الاتحادي، وقد قامت الهيئة العامة للطيران المدني بأخذ خطوات ايجابية من خلال تأسيس قسم البيئة ضمن الهيئة والذي من أهم مهامه وضع السياسة العامة للبيئة ضمن قطاع الطيران وتحديد المسؤوليات المنوطة به في الفترة المقبلة كما أوضحت أن الشركاء الاستراتيجيين في قطاع الطيران يلعبون دورا حيويا في تفعيل قضايا البيئة والأهتمام بها.

الجمهورية العربية السورية: أفاد ممثل سوريا أن موضوع البيئة يدخل ضمن اختصاصات السلامة الجوية وتؤخذ بعين الاعتبار في إجراءات ترخيص المطارات، وتم وضع تشريعات خاصة بالضوضاء ، كما تتوفر سلطة الطيران المدني علي قسم خاص بالبيئة تابع للسلامة الجوية.

كما أنها تعمل على تحصيل شهادة lead وترخيصها كمطار صديق للبيئة green airport .

سلطنة عمان: لديها قانون لحماية البيئة ومكافحة التلوث صادر بموجب المرسوم السلطاني رقم (2001/114) وكذلك قانون لحماية مصادر الشرب من التلوث (مرسوم سلطاني 2001/115) ، حيث تختص بمواضيع البيئة وزارة البيئة والشؤون المناخية ،

وفيما يتعلق بعلاقة البيئة بالطيران المدني فإن قانون الطيران المدني (مرسوم سلطاني 2004/94) ولائحته التنفيذية قد حددا الحقوق والقيود الخاصة بمناطق الارتفاعات الجوية على الأراضي المحيطة والمجاورة للمطارات، ولا يوجد قسم خاص بالبيئة حاليا لدى سلطة الطيران المدني العماني.

جمهورية مصر العربية:

أشار ممثل مصر إلى وجود إدارة عامة للبيئة في الهيكل التنظيمي لوزارة الطيران المدني تهتم من ضمن ما تهتم به إعداد السياسات والأهداف البيئية للوزارة والجهات التابعة لها ومتابعة إصدارها، مع الإشراف على تطبيق جميع القطاعات والهيئات التابعة لجميع القوانين والتشريعات والقواعد والمواصفات الدولية في مجال البيئة. وهي من الدول التي لديها تشريعات خاصة ببيئة الطيران ولائحة تنفيذية. وقد تم الطلب من ممثل مصر بمشاركتنا بالتشريعات الموجودة لديهم لتبادل الخبرات، كما اقترح جعل خبراء البيئة في سلطة الطيران المدني رهن إشارة من يطلب ذلك للقيام بدورات تدريبية. كما تشاركت مصر في العديد من الهيئات كالمشروع الأورومتوسطي ولجنة حماية البيئة التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي.

المملكة المغربية :

لديها قانون الطيران المدني والتشريع البيئي ضمنها والتشريعات المغربية والذي يتطابق مع تشريعات الاتحاد الأوروبي، نظرا لاتفاقيات تحرير الأجواء بين الإتحاد الأوروبي والمملكة المغربية، حاليا لا توجد إدارة خاصة بالبيئة في سلطة الطيران المدني.

ومن أجل تهيئة إطار قانوني يستجيب للتطورات التي يعرفها قطاع النقل الجوي ويوافق أحكام الاتفاقيات الدولية الموقع عليها من طرف المغرب وخاصة منها المعاهدات والاتفاقيات الثنائية كالاتفاق الأورو متوسطي بين المغرب والمجموعة الأوروبية المتعلقة بالخدمات الجوية، تم إعداد مشروع قانون يتعلق بمدونة الطيران المدني يتطرق في قسمه الخامس إلى تشريعات تهدف إلى حماية البيئة والحد من الأضرار في مجال الملاحة الجوية المدنية.

وقد تمت الموافقة على هذا المشروع في مجلسي الحكومة والوزراء وهو الآن قيد الدراسة في البرلمان وبعد في مجلس المستشارين وذلك للمصادقة النهائية عليه.

إثر ذلك سيتم إعداد نصوص تنظيمية تحدد الإجراءات المفصلة لنص مواد مشروع القانون.

كما أكد عضو المغرب بأنه لا توجد إدارة خاصة بالبيئة في سلطة الطيران المدني، إلا أن المسائل المتعلقة بالبيئة تتم معالجتها من طرف أقسام المديرية العامة للطيران المدني وذلك حسب التخصصات. أما على الصعيد الوطني، فتوجد كتابة الدولة المكلفة بشؤون الماء والبيئة وهي تابعة لوزارة الطاقة والمعادن والماء والبيئة.

كما أن مديرية النقل الجوي وفي إطار التعاون بين المملكة المغربية والإتحاد الأوروبي، تقدمت مؤخرا بمقترح للتعاون في مجال التنمية المستدامة بما يشمل ذلك من دراسة للتدابير الكفيلة بحماية البيئة وكذا التأثيرات السوسيو-اقتصادية المرتبطة بأنشطة النقل الجوي. وقد أكد ممثل المغرب على ضرورة الفصل بين مفهوم البيئة والسلامة باعتبارها ركزا أساسيا من الأركان الثلاثة التي تركز عليها التنمية المستدامة (البيئي - الاقتصادي والاجتماعي) كمنظومة شاملة.

الجمهورية الإسلامية الموريتانية : في مجال الطيران المدني لم توجد بعد نصوص تنظيمية في مجال البيئة لكن موريتانيا لها قانون للبيئة وبموجبه أنشئت وزارة البيئة وفي ما يخص الطيران تحاول موريتانيا في الوقت الراهن بالاستفادة من تجربة إحدى الدول الأوروبية في مجال الضوضاء. و وقد أوضح ممثل موريتانيا أن قانون الطيران المدني سوف يؤسس للمحافظة على البيئة وأن نصوصا تنظيمية لتطبيق قانون الطيران المدني هي قيد الإنجاز.

الجمهورية اليمنية : وزارة البيئة والمياه هي الجهة المعنية بشؤون البيئة- ولإدارة المعنية هي إدارة الطيران المدني والأرصاد، لا يوجد قسم خاص للبيئة.

كما تطرق المجتمعون إلى أهمية خلق شبكة للتواصل بين مختلف المهتمين بالبيئة في مجال الطيران المدني وضرورة تبادل المعلومات والتجارب الخبرات المتوفرة في الدول العربية، إضافة إلى أهمية إنشاء قاعدة للمعطيات تهم البيئة، و ضرورة خلق شبكة للتواصل و ذلك بتعيين منسقين في مختلف سلطات الطيران المدني في الدول العربية،
و بعد المناقشة،

تكليف خبير الهيئة العربية للطيران المدني بالآتي:

- إعداد مشروع استبيان لجمع المعلومات الخاصة بخبراء البيئة في سلطات الطيران المدني العربية، وكذا تجميع التشريعات الخاصة بالبيئة في الطيران المدني، وإعداد ورقة عمل للاجتماع المقبل للجنة.
- الطلب من الدول الأعضاء في الهيئة موافاة الإدارة العامة لما لديها من قواعد معطيات حول انبعاثات الغازات.
- مراسلة الاتحاد العربي للنقل الجوي للتعرف ما لديه من معلومات حول انبعاث الغازات في المنطقة العربية.
- حث الدول العربية على تعيين منسق في مجال البيئة."

(توصية رقم 4 - ل ب 2/)

4/ إعداد نموذج للخطة البيئة (Environment Management System)

تدارس أعضاء اللجنة الأهمية التي أصبحت تتخذها البيئة في عملية تراخيص المطارات و تأثير نشاط الطيران المدني على تلوث البيئة في مناطق المطارات سواء كانت ناتجة عن الطيران قرب المطارات و الخدمات الموفرة داخل المطارات و التأكيد على ضرورة المحافظة على البيئة ، وبعد ما أحاطت ممثلة الإمارات العربية المتحدة للجنة بتجربة الإمارات على المحافظة على البيئة خاصة مطار دبي الدولي، و بعد الإطلاع على ورقة معلومات مقدمة من الإمارات العربية المتحدة تحت عنوان: (Dubai Airports Environment Management Plan) (مرفق).

العمل على تعميم وثيقة الخطة البيئة الخاصة بمطارات دبي (Dubai Airports Environment Management Plan) (Management Plan) ، والذي شاركت به دولة الإمارات العربية المتحدة قصد تبادل المعلومات والاستفادة منه كمرجع عند الحاجة."

(توصية رقم 5 - ل ب 2/)

5/ التنظيم لورشة عمل بيئية تخصصية في المنطقة بالتعاون مع كافة الجهات

تم مناقشة إمكانية عمل ورشة تخصصية من شأنها أن تساهم في نشر الوعي البيئي في المنطقة ومساعدة جميع العاملين في قطاع الطيران للتعرف على أهم المشاكل البيئية التي تنتج عن عمليات الطيران، وقد قامت ممثلة دولة الإمارات باستعراض مختصر لبعض الشركاء الإستراتيجيين الذين يمكن دعوتهم للمساهمة في مثل هذه الورشة كما تم التأكيد من قبل الأعضاء على أن المشاكل البيئية ليست مختصرة فقط على مشكلة تغيير المناخ بل هناك

مشاكل تحتاج لمراجعة وإعداد خطط عمل تقوم على وعي كامل بأسباب المشاكل وكيفية علاجها، كما أكدوا على الدور المغيب للبيئة نظرا لحدائثة المجال وعدم توفر كفاءات في هذا المجال ومعرفة تامة من قبل الإدارات العليا.

رابعاً: ما يستجد من أعمال

1/ عضوية لبنان في لجنة البيئة

بعض أن تدارس أعضاء اللجنة وضعية غياب الجمهورية اللبنانية للمرة الثانية على التوالي، و أخذاً بعين الاعتبار قرار الجمعية العامة الثامنة رقم 7- ج ع 8 الذي ينص على: " في حالة تغيب عضو اللجنة لأكثر من دورتين متتاليتين من دون سبب تعد عضويته لاغية من اللجنة و يحل محله الذي يليه في عدد الأصوات" وكذلك قرار المجلس التنفيذي 37 الذي ينص على " تكليف رؤساء اللجان بموافاة الإدارة العامة للهيئة بالأعضاء الذين لا

يحضرون اجتماعاتها ، وتكليف الإدارة العامة بتنفيذ قرار الجمعية العامة في هذا الشأن" وكذا النظام الداخلي للجنة البيئة،

أوصت اللجنة بما يلي:

تكليف خبير الهيئة العربية للطيران المدني بالعمل على تنفيذ قرارات الجمعية العامة الثامنة للهيئة العربية للطيران المدني حول التشطيب على الدول التي تتغيب بدون سبب في اجتماعين متتاليين للجنة. وإرسال رسالة لطلب ترشيح دولة أخرى.

(توصية رقم 6 - ل ب 2/)

2/ التعاون مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني

أحيطت اللجنة بمقترح برنامج التعاون مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني حول عقد ندوة في مجال البيئة تهم المحورين التاليين :

- التدبير المجالي للمطارات والمحافظة على البيئة.

- سوق انبعاثات الغاز.

وقد تقدم مستشار ممثل المملكة العربية السعودية بدعوة كريمة لاستضافة الندوة، و قدم أعضاء اللجنة الشكر للمملكة العربية السعودية على هذه الاستضافة.

3/ استعمال اللغة العربية

في إطار المستجدات تدخل ممثل المملكة العربية السعودية وألح على ضرورة تقديم أوراق عمل في الاجتماعات الدولية باللغة العربية ، علماً أنه يمكن أن تقدم أوراق المعلومات باللغة الأجنبية، و أكد في هذا الشأن على حرص الدول العربية على استعمال اللغة العربية في الأيكاو.

أشار ممثل المملكة العربية السعودية إلى مقال نشر في مجلة منظمة الطيران المدني الدولي رقم 2 لسنة 2010 حول موضوع البيئة وطلب أن يرفق التقرير بالبيان الخاص حول هذا المقال. وقد تم إيضاح أن لكل دولة موقفها السيادي والذي تتبناه حكومتها، وليس هناك تداخل بين الدور الذي تقوم به دولة الإمارات برئاسة اللجنة وموقفها في الطيران المدني، حيث أن في التمثيل الرسمي للمنطقة من خلال لجنة البيئة فأنها تتبنى الدور الحيادي والذي لا يتضارب بشكل عام أو يتداخل مع مصالحها في حين أن مراعاة جميع الآراء والأخذ بها ودراستها هي من الأولويات التي توليها وتهتم بها وقد تم تقبل بيان المملكة العربية السعودية، والتأكيد على أن للجميع الحق بإبداء رأيه أو رأي حكومته.

5/ تاريخ انعقاد الاجتماع الثالث

سينعقد الاجتماع المقبل خلال الفترة 28-30 سبتمبر 2011.

التوقيع: 

17.3.2011

المهندسة/ مريم البلوشي

رئيسة لجنة البيئة