



## الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

(ورقة مقدّمة من ٥٣ دولة متعاقدة<sup>١</sup> أعضاء في اللجنة الأفريقيّة للطيران المدني)

### الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه وجهة النظر الأفريقيّة حيال الطيران الدولي وتغير المناخ. وهي تؤيد برنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (GIACC). وتعرب عن معارضتها الإجراءات الانفرادية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق التي تتخذها دول أو أقاليم عبر الحدود الوطنيّة وتعيد التأكيد على إيمان أفريقيا بالدور القيادي الذي تضطلع به الايكاو في جميع المسائل الخاصّة بالطيران المدني والمتعلّقة بالبيئة، مع اعتقادها بأنّ مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة يجب أن يطبّق على جميع الجهود التي تبذلها الايكاو للتخفيف من الأثر البيئي للانبعاثات الناشئة عن الطيران.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) إعادة التشديد على الحاجة الملحة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الطيران المدني الدولي من خلال اعتماد سلسلة واسعة من الأدوات أي مجموعة تدابير تشمل إجراءات لتسهيل حصول الدول النامية على المساعدة؛
- (ب) إحباط الإجراءات الانفرادية بشأن التدابير الاقتصادية/القائمة على آليات السوق التي تتخذها الدول والأقاليم عبر الحدود الوطنيّة، بينما لا تزال الايكاو عنصر الدفع الرئيسي لطرح ومعالجة جميع المسائل المتعلقة بالبيئة بما في ذلك الإجراءات القائمة على آليات السوق؛
- (ج) الموافقة على قيام الايكاو بتقديم المساعدة إلى البلدان النامية في المجال المالي وفي بناء القدرات ونقل التكنولوجيا بهدف تطبيق برنامج عمل تابع للايكاو، فضلاً عن جهود أخرى للحد من الانبعاثات الناشئة عن الطائرات أو خفضها.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي (C): حماية البيئة - التقليل إلى أدنى حد من التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة
الأثار الماليّة:	لا تلزم موارد إضافية.
المراجع:	لا توجد.

<sup>١</sup> الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، اثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، مالاي، موريتانيا، موريشوس، المغرب، موزنبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي.

## - ١ - المقدمة

١-١ ليست مسألة نمو الطيران العالمي موضوع شكّ في يومنا هذا، وقد بات أثر الانبعاثات الناشئة عن الطائرات مسألة عالمية مهمة أيضاً. لقد أصبح الطيران المحرك الرئيسي لعجلة النمو الاقتصادي عالمياً. وإن مساهمة الانبعاثات الناشئة عن الطيران في تغيير المناخ محدودة ولكنها مهمة إذ تمثل ٢٪ من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية. ومن المتوقع أن تتراد هذه النسبة وبنبغي معالجتها بالتقريب حتى حين يكون من المعروف جيداً أنّ عامل النمو هو أقل بكثير من مساهمات النقل البري والصناعات أو توليد الكهرباء، ضمن جملة مصادر أخرى.

٢-١ تشير بيانات الايكاو إلى أنّ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي قد تضاعفت تقريباً خلال الفترة من ١٩٩٠ إلى ٢٠٠٦. وخلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية التي عقدت في سبتمبر ٢٠٠٧، تمّ الإقرار بهذا الواقع وأنشئ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ لوضع برنامج عمل للتصدّي لهذه الانبعاثات يشمل استراتيجيات وإجراءات للتوصل إلى خفض الانبعاثات، بما في ذلك التدابير القائمة على آليات السوق.

٣-١ خلال الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ، أشار الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق إلى أنّ غياب إطار موضوع من قبل الايكاو قد جعل مختلف السياسات والبارامترات التي تطبقها الدول أو الأقاليم أبعد ما تكون عن المثلى. علاوة على ذلك، تمثّل خطة العمل التي وضعها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ نهجاً أولياً واسعاً يتعيّن على الدول كافة المشاركة فيه للمساهمة في بلوغ الأهداف الطموحة العالمية وفقاً لقرارات كل منها. وشدّدت الجمعية العمومية أيضاً خلال الدورة السادسة والثلاثين التي عقدت في سبتمبر ٢٠٠٧ على أهمية اضطلاع الايكاو بدور القيادة في جميع المسائل الخاصة بالطيران المدني المتعلقة بالبيئة.

## - ٢ - الايكاو والمسائل البيئية

١-٢ لقد أثبتت الايكاو قدرتها على تولّي دور القيادة في الحدّ من أثر انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الطيران على المناخ العالمي أو خفضه من خلال نجاحها في إنشاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بناءً على قرار الجمعية العمومية للايكاو ٣٦-٢٢، التذييل ك، "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة". وقد أوكلت إلى الفريق مهمة وضع برنامج عمل مكثّف بشأن الطيران الدولي وتغيير المناخ واستراتيجية مشتركة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة المنسوبة إلى الطيران المدني الدولي أو خفضها وتوصية المجلس باعتماد برنامج العمل والاستراتيجية المذكورين. ويؤكد برنامج العمل الذي وضعه الفريق أيضاً على دور الايكاو القيادي ومقدرتها.

٢-٢ خلال السنوات العشر الأخيرة، قامت الايكاو بعمل يتّصل بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأنواع أخرى من الانبعاثات الناشئة عن الطيران خلال عقود عديدة. ويشمل ذلك استعراض ووضع سلسلة من التدابير التكنولوجية والتشغيلية لخفض الانبعاثات الناشئة عن الطيران. بالإضافة إلى ذلك، جرى تحليل مفصّل للتدابير القائمة على آليات السوق وفق القرارات التي اتخذت خلال الدورات السابقة للجمعية العمومية. ويشمل ذلك تحليل الخيارات المتعلقة بفرض رسوم على الانبعاثات الناشئة عن الطيران على أساس ثاني أكسيد الكربون والاتجار بالانبعاثات والإجراءات الطوعية. وقد نشر العديد من الوثائق الإرشادية عن مختلف التدابير القائمة على آليات السوق.

٣-٢ ومما لا شكّ فيه أنّ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ قد أكّد مرّة أخرى ولفت الانتباه إلى أنّ المسألة التي تواجه قطاع الطيران حالياً هي التوصل إلى توافق الآراء العالمي والإرادة السياسية لتحديد والتوافق على ماهية الإجراءات الإضافية التي ينبغي الآن اتخاذها للحدّ من تنامي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران المدني الدولي مع الوعي بمبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة.

### ٣- خطة الاتحاد الأوروبي للاتجار بالانبعاثات

١-٣ أصدرت المفوضية الأوروبية في ٢٠ ديسمبر ٢٠٠٦ اقتراح قانون يقضي بتوسيع خطة الاتحاد الأوروبي للاتجار بالانبعاثات لتشمل الطيران المدني. ويفرض هذا الاقتراح مشاركة الناقلين الجويين غير التابعين للاتحاد الأوروبي والذين لديهم رحلات من وإلى الاتحاد الأوروبي ابتداءً من العام ٢٠١٣، بغض النظر عن جنسياتهم. وعلى سبيل المتابعة، صوتت لجنة البيئة في البرلمان الأوروبي في مايو ٢٠٠٨ على مشاريع تعديلات وضعت "لتشديد" الاقتراحات الحالية.

٢-٣ وافقت لجنة البيئة على شمل جميع الرحلات من وإلى أراضي الاتحاد الأوروبي في خطة الاتجار بالانبعاثات ابتداءً من ٢٠١١ وليس ابتداءً من ٢٠١٢ كما هو مقترح.

٣-٣ وأعرب الاتحاد الدولي للناقلين الجويين عن قلقه الشديد حيال تطرف لجنة البيئة في البرلمان الأوروبي لاعتمادها خطة اتجار بالانبعاثات على هذا القدر من الصرامة. وإنّ الجمع بين احتمال إقامة مزاد بنسبة ١٠٠٪ ابتداءً من العام ٢٠١٣، فإن نظام المضاعف والاتجار المغلق بحكم الواقع يجعل من هذه الخطة صفقة مدمرة لشركات الطيران.

٤-٣ أفضت مشاريع تعديل هذا التشريع، إلى قيام الاتحاد الأوروبي بفرض خطته للاتجار بالانبعاثات على أساس انفرادي وغير توافقي.

### ٤- الجهود المبذولة من قبل الدول الأفريقيّة لخفض الانبعاثات

١-٤ تعتزم الدول الأفريقيّة اعتماد نهج منسق حيال مسألة الحدّ من الانبعاثات الناشئة عن الطائرات أو خفضها. ولكنّ فرادى الدول في الإقليم قد باشرت العديد من البرامج لخفض الانبعاثات. وتشمل تلك البرامج ما يلي:

(أ) برنامج لتجديد الأسطول الجوي أتاحتها اتفاقية كايب تاون. وقد غير هذا البرنامج السماء الأفريقيّة التي باتت تعجّ الآن بجيل جديد من الطائرات؛

(ب) تحديث نظام إدارة حركة الطيران بما في ذلك الملاحة القائمة على الأداء؛

(ج) استخدام معدّات مساندة أرضيّة صالحة بيئيّاً وتشبيد مباني ركّاب جديدة مزوّدة بالطاقة الكهربائيّة بواسطة مصادر الطاقة القابلة للتجدّد (الطاقة الشمسيّة / توربينات الهواء)؛

(د) اعتماد نظام الإدارة البيئية التابع للإيكاو من قبل بعض شركات الطيران الأفريقيّة.

٢-٤ وقد أعطت الدول الأفريقيّة أيضاً توجيهات إلى أمانة اللجنة الأفريقيّة للطيران المدني (أفكاك) لوضع خطوط توجيهيّة بشأن اعتماد نهج موحد ومنسق للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن صناعة النقل الجوي في أفريقيا.

— انتهى —