



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ : حماية البيئة

معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران

(ورقة مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA))

التفويض رقم ٣

الموجز التنفيذي	
<p>بداية النص تعترف صناعة الطيران بالحاجة المتزايدة لمواجهة التحدي العالمي لتغير المناخ وتلتزم بالقيام بدورها. والصناعة واثقة من أن التكنولوجيا والتدابير المتعلقة بالعمليات والبنية التحتية ستوفر حلاً طويل الأجل للنمو المستدام للطيران من خلال صناعة طيران متنافسة والاستثمار الحكومي والمشاركة. ومع ذلك، تعترف صناعة الطيران أنه قد يكون هناك حاجة للتدابير المركزة على السوق لملء أي فجوة متبقية في الانبعاثات في الفترة الانتقالية. وفي هذه الورقة، تطلب صناعة الطيران من الدول الأعضاء في الإيكاو الموافقة على وضع تدبير للطيران مركّز على السوق موحد وشامل لاعتماده بحلول عام ٢٠١٦، استناداً إلى المبادئ المنصوص عليها في الملحق.</p> <p>الإجراء: تدعى الجمعية العمومية لدعم المقترحات المشروحة في الفقرة ٣</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية جيم - حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي
الآثار المالية:	ليست هناك موارد إضافية مطلوبة.
المراجع:	ليس هناك مراجع

¹ النسخ العربية والصينية والفرنسية والروسية والسببية مقدمة من الأياتا

١- مقدمة

١-١ يعتبر الطيران حافزاً للنمو، وهو ممر حيوي للتجارة العالمية ومستخدم عالمي رئيسي. ويدعم الطيران ما يقرب من ٥٧ مليون وظيفة ويدير ٢.٢ تريليون دولار من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. ويلعب الطيران دوراً رئيسياً في تعزيز التنمية المستدامة وينبغي أن يظل آمناً وبأسعار معقولة ويمكن الوصول إليه من أجل ضمان التنقل على أساس منصف لكافة قطاعات المجتمع.

٢-١ يصاحب هذه الفوائد تأثير على البيئة. ففي عام ٢٠١٢، أنتج الطيران ٦٨٩ مليون طن من ثاني أكسيد الكربون، أو حوالي ٢٪ من الإجمالي العالمي. ويعترف قطاع الطيران بضرورة معالجة التحدي العالمي لتغير المناخ ويلعب دوره: في عام ٢٠٠٩ اعتمد مجموعة طموحة من الالتزامات على المدى القصير والمتوسط والطويل الأجل، بما في ذلك النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ويتوقف ذلك على التقدم الهام في البنية التحتية والتكنولوجيا الذي ستحققه صناعة الطيران والحكومات.

٣-١ في عام ٢٠١٠، اعتمدت الدورة الـ ٣٧ للجمعية العمومية للإيكاو الأهداف التالية للطيران:

— تحسين سنوي شامل لمعدل كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المائة لغاية عام ٢٠٢٠ والسعي إلى هدف الوصول إلى تحسين شامل لكفاءة الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً من عام ٢٠٢١ لغاية عام ٢٠٥٠، و

— هدف عالمي طموح متوسط الأجل وجماعي للحفاظ على انبعاثات الكربون العالمية الصافية من الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى (النمو الخالي من الكربون).

٤-١ لتحقيق هذه الأهداف، يجب أن يكون هناك التزام قوي من جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك المنظمات الحكومية وغير الحكومية التي تعمل معاً من خلال الاستراتيجية المؤلفة من أربع دعائم: تحسين التكنولوجيا، عمليات الطائرات الأكثر كفاءة، تحسينات البنية التحتية وتدابير مرتكزة على السوق مصممة بشكل ملائم لملء أية فجوة متبقية في الانبعاثات. ويجب أن تستمر الإيكاو في لعب دور قيادي في هذه الجهود.

٥-١ تساهم صناعة الطيران في تحقيق هذه الأهداف من خلال تطوير تكنولوجيا ذات الكفاءة في استهلاك الوقود مثل المواد الأخف وزناً وتكنولوجيات المحركات المتقدمة، وتحسين الكفاءة التشغيلية، ودعم نشر البنية التحتية الحديثة وتسويق الوقود البديل والمستدام. وبالإضافة إلى ذلك، تدعم صناعة الطيران أيضاً عمل لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران بشأن مستوى ثاني أكسيد الكربون في الطائرات.

٢- المناقشة

١-٢ صناعة الطيران واثقة من أن التكنولوجيا والتدابير المتعلقة بالعمليات والبنية التحتية ستوفّر حلاً طويلاً الأجل للنمو المستدام للطيران. ومع ذلك، تعترف صناعة الطيران أنه قد تكون هناك حاجة لبعض أشكال التدابير المرتكزة على السوق لملء أية فجوة متبقية في الانبعاثات في الفترة الانتقالية. وبالتالي، يجب أن تُعتبر التدابير المرتكزة على السوق للطيران فقط كجزء من حزمة أوسع من التدابير لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران، ولا ينبغي أن تركز على قمع الطلب على السفر الجوي أو زيادة الإيرادات العامة.

٢-٢ ينبغي أن تكون أية تدابير مرتكزة على السوق تُطبّق على الطيران عالمية النطاق، وتحافظ على المنافسة العادلة، وتأخذ في الحسبان الأنواع والمستويات المختلفة من نشاط المشغل. ويعتمد عمل نظام النقل الجوي الآمن والمنظم

والفعال اليوم على درجة عالية من التوحيد في الأنظمة والمعايير والإجراءات. واستخدام تدابير من جانب واحد يقوض هذا الأساس. ويجب إيلاء عناية خاصة لتقاضي الازدواجية مع التدابير القائمة، أو وضع طبقات من التدابير داخل الدولة أو مجموعة من الدول.

٣-٢ يطير العديد من المشغلين فوق العشرات من الدول ذات الأنظمة السيادية المختلفة كل يوم، ومع وجود شبكة واسعة من الناقلين الجويين الذين يخدمون في أكثر من مائة دولة مختلفة كل يوم، فهم بحاجة إلى أن تكون لديهم نقطة واحدة للمساءلة. ويواجه صغار المشغلين أيضاً تحديات إدارية ساحقة في الامتثال لعدد وافر من المخططات المختلفة. ولتعزيز الشفافية والحفاظ على انخفاض تكاليف الإدارة، يجب أن تبقى متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق المتعلقة بالتدابير المرتكزة على السوق بسيطة قدر الإمكان، وينبغي أن تكون قابلة للتوسع لاستيعاب المشغلين الكبار والصغار، مع ضمان سلامة البيانات.

٤-٢ من بين الآليات السياسية الثلاث التي هي قيد النظر في الإيكاو لاتخاذ تدابير مرتكزة على السوق عالمية محتملة (تعويض الكربون؛ تعويض الكربون مع عنصر توليد الإيرادات؛ وخطة عالمية للتجارة بالانبعاثات)، تعتقد صناعة الطيران أن خطة بسيطة لتعويض الكربون ستكون الأسرع في التنفيذ، والأسهل في الإدارة والأكثر فعالية من حيث التكلفة.

٥-٢ في حزيران/يونيو عام ٢٠١٣، اعتمدت عضوية المجلس الدولي للمطارات في جميع أنحاء العالم قرارات وأصدرت كل من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد العالمي للطيران الخاص بيانات تهدف إلى حث الدول وأصحاب المصلحة الآخرين على العمل بشكل تعاوني من خلال الإيكاو للتوصل إلى اتفاق بشأن التدابير الرامية إلى معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران كجزء من مجموعة شاملة.

٦-٢ فيما يستمر العمل داخل الإيكاو لتطوير مقترح شامل نحو تحقيق تدابير مرتكزة على السوق واحدة وعالمية، فإن أي تدبير آخر تقترحه دولة أو تواصل في فرضه فيما يتعلق بالطيران الدولي على المشغلين من دولة أخرى في هذه الأثناء ينبغي أن يتم فقط وفقاً لمبادئ الإيكاو المتفق عليها. ويتضمن ذلك عناصر احترام المجال الجوي السيادي وموافقة من دولة تسجيل المشغل. وينبغي أن تستند هذه المبادئ على المبادئ التوجيهية من مرفق قرار الجمعية السابقة للإيكاو بشأن تغيير المناخ، A37-19، وتلتزم بها.

٣- الخلاصة

١-٣ تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) الاعتراف بأهمية الاستراتيجية المؤلفة من أربع دعائم لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الخاصة بالطيران ودعوة الدول الأعضاء في الإيكاو بدعم استمرار الاستثمار في تكنولوجيا هياكل ومحركات الطائرات، وإدخال سياسات وحوافز ملائمة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وتحسين إدارة الحركة الجوية والبنية التحتية للمطارات، والقيام بعمليات أكثر كفاءة؛

(ب) التوصية بالقيام بمزيد من التطوير على خطط عمل الدولة لتشمل المزيد من المعلومات حول تدابير وفوائد التخفيف، والتوسع في البرنامج ليشمل المزيد من الدول، مما يؤكد عمل الحكومة في دعم خفض الانبعاثات، و

(ج) الاعتراف بالطبيعة التكميلية والانتقالية للتدابير المرتكزة على السوق في سياق الاستراتيجية المؤلفة من أربع دعائم.

تُدعى الجمعية العمومية أيضا إلى القيام بما يلي:

- (أ) إعادة التأكيد على دعم الهدف الجماعي متوسط الأجل للنمو الخالي من الكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠؛
- (ب) إنشاء عملية محددة بوضوح لكي يقوم المجلس بتطوير تدابير مرتكزة على السوق واحدة وعالمية مستندة على المبادئ المنصوص عليها في الملحق لاعتمادها في الجمعية الـ ٣٩ في عام ٢٠١٦؛
- (ج) الطلب من المجلس أن يضع معياراً للإيكاو لرصد الانبعاثات والإبلاغ عنها والتحقق منها والموافقة على مبدأ أن يقوم كل مشغل بالإبلاغ عن انبعاثاته لدولة واحدة فقط؛
- (د) الطلب من المجلس أن يقوم بإنشاء آلية لتحديد الأنواع المقبولة من أرصدة الكربون المتحقق منها بموجب آلية تعويض عالمية؛
- (هـ) الموافقة على أن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران ينبغي حسابها مرة واحدة فقط، وينبغي تجنب الازدواجية مع التدابير المرتكزة على السوق القائمة؛
- (و) الموافقة على أن التدابير المرتكزة على السوق العالمية ينبغي أن تأخذ في الحسبان الأنواع والمستويات المختلفة لنشاط المشغل؛
- (ز) الموافقة على نطاق تطبيق التدابير المرتكزة على السوق العالمية مع احترام الاختصاص الحصري لكل دولة على مجالها الجوي السيادي، و
- (ح) إعادة التأكيد على أنه، في حين تواصل الإيكاو تطوير تدابير مرتكزة على السوق واحدة وعالمية، فإن أي تدبير مرتكز على السوق تقترحه دولة أو تواصل في فرضه فيما يتعلق بالطيران الدولي ينبغي أن يتماشى مع المبادئ التوجيهية للتدابير المرتكزة على السوق التي اعتمدت كجزء من القرار A37-19، بما في ذلك عناصر احترام المجال الجوي السيادي والموافقة من دولة تسجيل المشغل.

المرفق

مبادئ تحديد المسؤوليات لمشغلي الطائرات الفرديين بموجب تدابير مرتكزة على السوق واحدة وعالمية لدعم النمو الخالي من الكربون ٢٠٢٠

- ١- يجب اعتبار التدابير المرتكزة على السوق للطيران كجزء من حزمة أوسع من التدابير لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأثية من الطيران التي لا يمكن تحقيقها بطريقة أخرى من خلال تدابير التخفيض الفعالة من حيث التكلفة والموجودة داخل القطاع.
- ٢- ينبغي ألا يكون تصميم التدابير المرتكزة على السوق أو استخدامها لغاية زيادة الإيرادات العامة أو قمع الطلب على السفر الجوي.
- ٣- نظراً للطبيعة المنافسة عالمياً لصناعة الطيران، ينبغي أن تكون أي تدابير مرتكزة على السوق والتي وافقت عليها الحكومات فعالة من حيث التكلفة وأن تحافظ على المنافسة العادلة.
- ٤- ينبغي أن تقي أي تدابير مرتكزة على السوق للطيران بالمعايير الأساسية لتحقيق أقصى قدر من السلامة البيئية، مع التقليل من تشويه المنافسة والتعقيد الإداري.
- ٥- لدى الاتفاق على تدبير مرتكز على السوق للطيران، يمكن للحكومات فقط أن تقرر ما إذا كانت تأخذ في الاعتبار - وإذا كان الأمر كذلك، كيف - الظروف الخاصة وقدرات الدول الخاصة. ومع ذلك، إذا اختاروا القيام بذلك، ينبغي أن يتم ذلك بطريقة تحد من تشويه السوق عن طريق منح معاملة متساوية لجميع المشغلين على طريق معين.
- ٦- ينبغي أن يكون أي تدبير مرتكز على السوق يشغل النمو الخالي من الكربون ٢٠٢٠ سهل التنفيذ والإدارة وكذلك فعال من حيث التكلفة. وتعتقد الصناعة أن تطبيق هذا المبدأ سيتحقق بالشكل الأفضل عن طريق خطة واحدة إجبارية لتعويض الكربون بدلاً من الخطط البديلة.
- ٧- ستساعد المبادئ التالية لتحديد مسؤوليات المشغل الفردي بمقتضى النمو الخالي من الكربون ٢٠٢٠ على ضمان أن يكون التزام الصناعة الجماعي بالنمو الخالي من الكربون ٢٠٢٠ لتعويض نموها بعد عام ٢٠٢٠ موزعاً بشكل منصف وعادل بين الناقلين الجويين:

- ينبغي تحديد خط أساس الانبعاثات الجماعية الناتجة عن الصناعة للنمو الخالي من الكربون ٢٠٢٠ بصفته متوسط إجمالي الانبعاثات السنوية خلال الفترة ٢٠١٨-٢٠٢٠؛
- ينبغي تحديد خطوط أساس المشغل الفردي كما تمّ تحديدها وتثبيتها في متوسط الانبعاثات الإجمالية السنوية لكل مشغل على مدى الفترة ٢٠١٨-٢٠٢٠؛
- ينبغي إدراج أحكام خاصة بكل وافد جديد تسمح له بتعديل وضعه للسنتين الأولين من العملية؛

- ينبغي تحديد مسؤوليات الناقل الفردي بإنصاف باستخدام توازن عادل بين عامل "حصّة الانبعاثات" (الذي يعكس حصّة الناقل الفردي من إجمالي انبعاثات الصناعة) وعامل "النمو" بعد عام ٢٠٢٠ (الذي يعكس نمو الناقل الفردي فوق انبعاثات خط الأساس)؛
- ينبغي تطبيق تعديلات للنمو السريع والعالي لدى تحديد مسؤوليات الناقل الفردي وذلك لتخفيف العبء على شركات الطيران التي تشهد نمواً سريعاً؛
- ينبغي إدراج أحكام المنتقلين في وقت مبكر، استناداً إلى إطار زمني قياسي مدته ١٥ عاماً (٢٠٠٥-٢٠٢٠)، مع بند انقضاء لمدة خمسة أعوام (٢٠٢٠-٢٠٢٥) للاعتراف بتدابير الحد من الكربون المتخذة قبل عام ٢٠٢٠؛
- ينبغي إجراء تعديل إضافي لضمان ضبط أي تخفيضات صافية في الانبعاثات إلى ما دون خط أساس الناقل الفردي للاستخدام من قبل الصناعة ككل؛
- ينبغي ضمان سلامة البيانات من خلال معيار الإيكو والمقبول في الصناعة لرصد بيانات الانبعاثات والإبلاغ عنها والتحقق المستقل منها؛
- ينبغي أن تبقى تقارير بيانات الانبعاثات بسيطة مع توفر المرونة للمشغلين للاختيار من سلسلة منهجيات إعداد التقارير؛
- ينبغي القيام باستعراض دوري لأداء النمو الخالي من الكربون ٢٠٢٠ لتقييم سير آلية العمل بشكل ملائم وإعادة النظر في العناصر الفردية والبارامترات حسب الاقتضاء.

- انتهى -