



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

الموضوع رقم ١٧ من جدول الأعمال حماية البيئة

المتوقع والمأمول من الجمعية العمومية (٣٨)

فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ

من وجهة نظر المملكة العربية السعودية

(مقدمة من المملكة العربية السعودية)

الموجز التنفيذي

يبقى ملف أثر الطيران الدولي على المناخ من أولويات مجلس منظمة الإيكاو والأمانة العامة. وبالرغم من العمل المستمر على هذه المسألة منذ انتهاء الجمعية العمومية (٣٧) وحتى تاريخه، لم يتم التوصل بعد إلى أي قرار فيما يتعلق بمسألة الطيران الدولي وتغير المناخ، تساعد في التوصل إلى أي قرار خلال الجمعية العمومية (٣٨).
فمنذ قرار الجمعية العمومية (٣٧-١٩) "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية - تغير المناخ"، تم العمل على دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، وإعداد اقتراحات لحلول تتضمن تدابير تقنية وتشغيلية واقتصادية مع مراعاة أثر هذا التدابير على البلدان النامية والمتقدمة على حد سواء. ولكن تفاوتت آراء واقتراحات الدول، وهذا أثر بدوره على التوصل إلى اتفاق جماعي عالمي.
ومن المعروف أن هذه المشكلة عالمية بطبيعتها، ولذلك فإن الحل يجب أن يكون عالمياً، وعلى جميع الأطراف المعنية أن تتعاون مع الإيكاو للتوصل إلى قرار موحد لتحقيق أهداف الطيران تجاه البيئة، مع ضرورة التأكيد على تجنب الإجراءات الأحادية الجانب، وأثر أية حلول مقترحة على حركة النقل الجوي في البلدان النامية.
وتستعرض هذه الورقة وجهة نظر المملكة العربية السعودية تجاه مسائل الطيران الدولي وتغير المناخ.
الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية (٣٨) أن:

(أ) تستعرض ما ورد في هذه الورقة من معلومات

(ب) تأخذ في الاعتبار وجهة نظر المملكة الواردة في الفقرة (٥-١) من ورقة العمل

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ج) - حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي
الآثار المالية:	ما من موارد إضافية مطلوبة
المراجع:	Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية - أكتوبر ٢٠١٠

¹ النسخة العربية من اعداد المملكة العربية السعودية

١- المقدمة

١-١ لطالما كانت مسألة أثر الطيران الدولي على البيئة من أهم المسائل التي تناقش في الإيكاو، فحماية البيئة من الأهداف الاستراتيجية للمنظمة ومسؤولية تقع على عاتق كافة الأطراف المعنية.

٢-١ وتم خلال العقدين الأخيرين تسليط الضوء على هذه المسألة، على الرغم من أن الطيران الدولي يسهم بنسبة ضئيلة من الغازات التي تطرح في الجو (٢% من مجموع الانبعاثات)، ولكن التخوف مستقبلاً من أن هذه النسبة ستزداد مع التطور المستمر لقطاع الطيران. ولذلك، ركزت المناقشات خلال الاجتماعات على إيجاد أفضل الآليات لتقليص، قدر الإمكان، أثر الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي على المناخ.

٣-١ وقد تناولت سلة التدابير التي تم التركيز عليها لمعالجة المشكلة تدابيراً تقنية وتشغيلية واقتصادية. وتتضمن التدابير التقنية إجراءات مثل تحسين كفاءة محركات الوقود بحيث تعطي نفس الكمية من الطاقة بحرق كمية أقل من الوقود. أما التدابير التشغيلية فتتضمن إجراءات في إدارة الحركة الجوية كالتدبيرات في مسارات أقصر، أو إنقاص وزن الطائرة. في حين تتضمن التدابير الاقتصادية التدابير القائمة على آليات السوق كنظام الإتجار بالانبعاثات.

٤-١ ولطالما كانت التدابير القائمة على آليات السوق نقطة جدل أثارت العديد من الدول (حسب ظروفها وقدراتها) تحفظات عليها. ولذلك، تم عقد العديد من الاجتماعات وتخصيص العديد من جلسات المجلس لمناقشة سلة التدابير المقترحة بشكل عام مع إيلاء التدابير القائمة على آليات السوق اهتماماً خاصاً.

٢- المناقشة

١-٢ بناء على توصية الجمعية العمومية في دورتها ٣٦ التي عقدت في عام ٢٠٠٧، أنشأ مجلس الإيكاو الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ من أجل وضع برنامج عمل جاد بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ وتقديم توصية إلى المجلس بذلك. ومن أهم نتائج هذا الاجتماع هو توصيته بتفادي ازدواجية التدابير التي وضعت لنفس المشكلة وضرورة تطوير إطار عام موحد للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢-٢ ومن ثم صدر قرار الجمعية العمومية (٣٧-١٩) في عام ٢٠١٠م، والذي أوصى بتطوير إطار عالمي للتدابير القائمة على آليات السوق بناء على المبادئ التوجيهية المرفقة بالقرار على أن يتم دراستها بالتفصيل إلى حين انعقاد الجمعية العمومية (٣٨).

٣-٢ ومنذ ذلك الحين، دأب مجلس الإيكاو من خلال اجتماعاته واجتماعات لجنة النقل الجوي التابعة له على مناقشة هذا الموضوع، وقد أوصى خلال دورته (١٩٧) في نوفمبر ٢٠١٢ بتشكيل فريق رفيع المستوى مؤلفاً من كبار المسؤولين الحكوميين الذين ترشحهم إداراتهم بهدف إعداد توصيات بشأن السياسات العامة لنظر المجلس وفقاً للقرار (٣٧-١٩)، وذلك من أجل إعداد اقتراح لقرار صادر عن الجمعية العمومية يقدم إلى المجلس ليقدمه بدوره إلى الجمعية العمومية (٣٨).

٤-٢ وقد اجتمع الفريق رفيع المستوى ثلاثة مرات في ديسمبر ٢٠١٢م، ويناير/فبراير ٢٠١٣م، ومارس ٢٠١٣م. ووفقاً لاجتماع الفريق الأخير، تم تقديم تعليقات وأعضاء الفريق على مشروع نص قرار الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للجزء الذي لا يتضمن التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs)، وكذلك الاقتراحات والتعليقات على التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs). وأصبحت تلك الوثيقة نقطة انطلاق لكافة نقاشات المجلس التي تلت ذلك الاجتماع. ولا تزال هناك الكثير من الاختلافات في وجهات النظر حول العديد من نقاط مشروع القرار.

٣- التحديات

١-٣ إن مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ مسألة تحتاج إلى الكثير من البحث والدراسة، ويجب معالجتها في ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بأن تغير المناخ (UNFCCC). ولذلك، لا بد من التذكير دائماً أنه لن تكون بالمهمة اليسيرة التوصل إلى اتفاق في الإيكاو في مسألة لم يتم الاتفاق عليها بعد في الأمم المتحدة، حيث لم يتم التوصل بعد إلى أي اتفاق في الأمم المتحدة حول كيفية التعامل مع انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن النقل الجوي والبحري.

٢-٣ إن الإجراءات أحادية الجانب ستجعل المهمة أصعب وأكثر تعقيداً، لأن ذلك سيمس مصالح دول أخرى معنية، مما سيؤثر في نهاية المطاف على صناعة النقل الجوي ككل.

٣-٣ لن يكون هناك حل يرضي جميع الأطراف ما دامت الدول النامية تتحمل عواقب المسؤولية التاريخية للدول المتقدمة في أثر الطيران الدولي على المناخ.

٤-٣ إن ظروف الدول وقدراتها تتفاوت وهذا يؤثر على إمكانية إسهام كل دولة في حل مشكلة تغير المناخ.

٥-٣ إن الأهداف الطموحة والوقود البديل المستدام والتدابير القائمة على آليات السوق التي نص عليها القرار (١٩-٣٧) هي جزء من سلة التدابير، وإن التركيز عليها دوناً عن التدابير الأخرى التقنية والتشغيلية سيؤثر على القرار الموحد في هذه الشأن.

٤- الخلاصة

١-٤ إدراكاً منها بأهمية الدور الذي يلعبه الطيران المدني في التقدم الاقتصادي والدخول إلى الأسواق العالمية والتواصل مع شعوب العالم، خصوصاً للدول النامية، كذلك الدور الذي يلعبه الطيران المدني في التنمية المستدامة لهذه الدول، فإن المملكة العربية السعودية تدرک أهمية ملف الطيران الدولي وتغير المناخ وتوليه اهتماماً كبيراً. وتأمل أن يتم التوصل إلى اتفاق جماعي من خلال الإيكاو في ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بأن تغير المناخ (UNFCCC) التي تنص على مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة (CBDR) والمسؤولية التاريخية للدول.

٢-٤ إن المملكة تؤيد عدم اتخاذ أي إجراءات فردية من جانب دول أو أقاليم يتعدى تأثيرها ليمس مصالح دول أخرى بدون الاتفاق المتبادل بينها، بل أن تراعي الإجراءات المتخذة مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وكذلك الظروف الخاصة والقدرات المتفاوتة للدول وعدم التمييز، وأن تكون قابلة للتطبيق على النطاق الثنائي والجماعي، وأن تأخذ احتياجات الدول النامية والنائية في الاعتبار.

٣-٤ إن المملكة كغيرها من العديد من الدول النامية، تتطلع إلى نمو مستمر في حركة النقل الجوي، ليواكب النمو الذي تشهده على الصعيد الاقتصادي والسكاني. ومن المتوقع أن يكون حجم صناعة النقل في المملكة بحلول عام ٢٠٢٠م أكثر من ضعفي ما كان عليه في عام ٢٠٠٥م، لذا فهي حريصة أن يتاح لها ولمثيلاتها من الدول النامية الفرصة لتحقيق النمو المنشود، أسوة بالدول المتقدمة.

٥- التوصيات

١-٥ في ضوء ما سبق، فإن الجمعية العمومية مدعوة لأن تأخذ في الاعتبار وجهة نظر المملكة فيما يخص الطيران الدولي وتغير المناخ والمتمثلة في النقاط التالية:

(أ) الحث على دراسة تحديد ووضع آليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات وإجراءات التكيف مع الآثار البيئية لتنفيذ الجهود التعاونية التي تبذلها الإيكاو والدول بشكل جماعي؛

(ب) الحث على دراسة أفكار مبتكرة عن مصادر تمويل لتغطية تكاليف إجراءات التكيف ونقل التقنيات بدون اللجوء إلى فرض رسوم أو ضرائب على استهلاك وقود الطائرات؛

(ج) الحث على التركيز على تدابير أكثر فعالية لتقليص الانبعاثات غير التدابير القائمة على آليات السوق، كالتدابير التشغيلية المتمثلة بإدارة الحركة الجوية، وتحديث الأساطيل، وتحسين أنظمة الملاحة الجوية، حيث أن هناك إجماع عام على هذه التدابير؛

(د) إجراء مزيد من الدراسات من قبل الأمانة العامة لتقييم التأثير الاقتصادي للتدابير القائمة على آليات السوق على الدول النامية والناطقة كما تنص الفقرة ١٨ من قرار الجمعية العمومية (٣٧-١٩)؛

(هـ) فيما يخص الأهداف الطموحة، فإن أي قرار يتخذ لا بد أن يراعي ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركيز انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من الطيران في الغلاف الجوي، فهي التي تقرر كيف تساهم الدول بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية.

- انتهى -