



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة
التدابير القائمة على آليات السوق كعامل لزيادة انبعاثات غازات الدفيئة في
قطاع الطيران المدني الدولي

(ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي	
<p>على مدى الأعوام الاثني عشر الماضية، ناقشت أوساط الطيران بشكل مستفيض القضايا المتعلقة باتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS)، التي يُتوقع أن تساعد على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران المدني الدولي. وقد أحرزت الايكاو تقدماً كبيراً بشأن تحقيق تقارب في الآراء بين الدول فيما يتعلق بجميع عناصر "سلة التدابير"، التي تساعد على انخفاض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، باستثناء الأحكام المتعلقة باتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS).</p> <p>وهذه الورقة تقدم تحليلاً للتأثير السلبي للتدابير القائمة على آليات السوق على قدرة قطاع الطيران المدني الدولي على الحد من حجم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، وبالإضافة إلى ذلك، فإنها تقترح نهجاً بديلاً لإحداث تخفيض حقيقي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بغية تجنب العواقب الكارثية لتغير المناخ في المستقبل القريب.</p> <p>الإجراء: ترد الإجراءات المقترحة على الجمعية العمومية في الفقرة ٨ من هذه الوثيقة.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي 'جيم': حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الآثار المالية:	لا تلزم موارد إضافية. ويمكن اقتراح إجراءات لوضع إطار لحشد موارد إضافية من أجل التخطيط لنظام طويل الأجل لتمويل برامج الايكاو البيئية المعنية بتقديم المساعدة إلى الدول النامية مع إيلاء الاعتبار الواجب لمبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة.
المراجع:	<p>Doc 7300 – اتفاقية الطيران المدني الدولي / Convention on International Civil Aviation</p> <p>DOC 9958 – القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠١٠)</p> <p>C-WP/13894 – التدابير القائمة على آليات السوق — تقييم خيارات الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق</p> <p>HGCC/1-WP/8 – الاجتماع الأول للفريق رفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ- ثلاثة خيارات للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق – التقييم الكمي (Three Options for a global MBM Scheme – Quantitative Assessment)</p> <p>HGCC/2-WP/10 – الاجتماع الثاني للفريق رفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ- نهج بديل لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي (An Alternative Approach to Applying Market-based Measures to International Aviation)</p> <p>تعميم الايكاو رقم Cir 333, AT/190 – توقعات النقل الجوي لعام ٢٠٣٠ والاتجاهات لعام ٢٠٤٠ (Global Air Transport Outlook to 2030 and Trends to 2040)</p>

١- المقدمة

١-١ في عام ٢٠٠٦، ظهر على الشاشات الفيلم الدعائي "الحقيقة المزعجة"، وهو فيلم وثائقي، يوضح بأسلوب سلس الجوانب العلمية والسياسية لظاهرة الاحتباس الحراري، وعواقبها الخطيرة الممكنة في المستقبل القريب، وهي ظاهرة ناجمة عن نمو الانبعاثات البشرية المنشأ من غاز ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي. وخلص هذا الفيلم إلى استنتاج رئيسي مفاده أنه ينبغي للجنس البشري بذل كل جهد ممكن للحد بشكل حقيقي من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون (CO₂) بغية تجنب العواقب الكارثية لتغير المناخ في المستقبل القريب.

٢- التدابير القائمة على آليات السوق كعامل لزيادة انبعاثات غازات الدفيئة وخفض مستوى السلامة الجوية

١-٢ وفقاً لتوقعات الايكاو، سيبليغ متوسط النمو السنوي العالمي لحجم حركة الركاب ٤.٤٪-٤.٥٪ حتى عام ٢٠٤٠ (تعميم الايكاو AT/190 - Cir 333). وحتى مع افتراض بلوغ الهدف الطموح العالمي بتحقيق زيادة في كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً، فإن التقديرات، التي تستند إلى نتائج دراسات أفرقة الخبراء المستقلين التابعة للايكاو، تشير إلى أن الحجم الحقيقي لانبعاثات غاز CO₂ الناجمة عن الطيران سيحقق زيادة في المتوسط بنسبة ٤.٨٪ سنوياً بعد عام ٢٠٢٠ (C-WP/13894، المرفق ب):

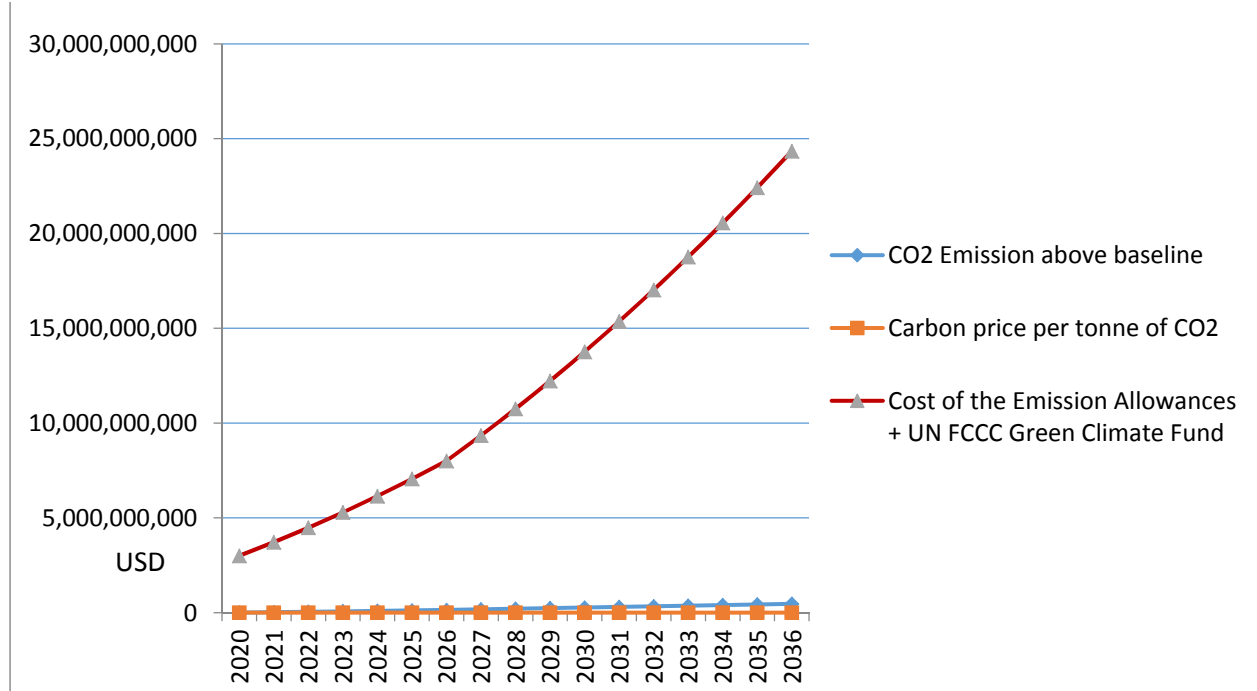
الطيران الدولي	٢٠٢٠	٢٠٢٦	٢٠٣٦
انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون CO ₂	٦٤٢ طناً مترياً	٧٨١ طناً مترياً	١١٠٧ طناً مترياً
فوق خط الأساس لعام ٢٠٢٠	٠	١٣٩ طناً مترياً	٤٦٤ طناً مترياً

٢-٢ من المتوقع التمكن من ملء الفجوة بين الهدف الطموح العالمي المتمثل في "تمو محايدة الكربون" بعد عام ٢٠٢٠، والقدرة الحقيقية لقطاع الطيران المدني الدولي على إحداث تخفيض حقيقي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون باتخاذ تدابير قائمة على آليات السوق. ومع ذلك، فقد اتفق الخبراء على محدودية قدرة القطاع على الحد من هذه الانبعاثات، وبغض النظر عن سيناريو اتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق، فإن ٩٥٪ من "التساهلات في الانبعاثات" (إعفاءات من الانبعاثات - EA) سيتم شراؤها من أسواق الكربون المفتوحة خارج قطاع الطيران المدني الدولي. وسوف يستتبع ذلك حتماً زيادة في تكلفة النقل الجوي و"... انخفاض في الطلب بنسبة تتراوح بين ٠.٣٥٪ إلى ٢.٥٢٪ بالمقارنة مع مستوى الأطنان الكيلومترية الإيرادية في حالة عدم اتخاذ تدابير عالمية قائمة على آليات السوق" (الفقرات ٢-٣ و ٤-٢، HGCC/I-WP/8).

٣-٢ الأسعار المتوقعة للطن الواحد من "التساهلات في الانبعاثات" سيكون وفقاً للمستوى التالي (الفقرة ١-٣، HGCC/I-WP/8):

أسواق الكربون	عام ٢٠٢٠	عام ٢٠٣٠	عام ٢٠٣٥
سعر الطن الواحد من الانبعاثات	٣٠ دولاراً أمريكياً	٤٠ دولاراً أمريكياً	٤٥ دولاراً أمريكياً

٤-٢ يتضح من البيانات الواردة أعلاه أن قطاع الطيران المدني الدولي سينفق خلال الأعوام الخمسة عشر الأولى فقط ما قيمته ١٥١.٣ مليار دولار أمريكي من أجل شراء "التساهلات في الانبعاثات". وهكذا، فإن قطاع الطيران "سيسنتمر" ١٤٣.٧ مليار دولار أمريكي على الأقل، في مشاريع "أكثر نجاحاً" في قطاعات صناعية أخرى. فإذا ما أضيف إلى هذه النفقات مبلغ ٣ مليارات دولار، التي تمثل المساهمة السنوية المفترضة من قطاع الطيران في "صندوق المناخ الأخضر" التابع للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ، فإن الخسائر التراكمية لقطاع الطيران المدني الدولي ستبلغ ١٩٩.٣ مليار دولار أمريكي خلال الأعوام الخمسة عشر الأولى بعد عام ٢٠٢٠ (انظر الرسم البياني أدناه).



٥-٢ أعلن عدد من الخبراء أن شراء "التساهلات في الانبعاثات" أكثر "مردودية" بالمقارنة مع الاستثمارات في برامج تحديث صناعة محددة. فعلى سبيل المثال، من الأرخص حالياً شراء "أرصدة الكربون"، بدلاً من شراء طائرات أو محركات جديدة. بيد أنه نتيجة للزيادة السنوية في حجم الفجوة بين الهدف المتمثل في "نمو محايدة الكربون" والزيادة الفعلية حجم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، وكذلك زيادة الأسعار في أسواق الكربون، فعاجلاً أو آجلاً، لن يكون العدد الهائل من مشغلي النقل الجوي (ولا سيما في الدول النامية في المقام الأول) قادراً على تمويل برامج التحديث لديه، ولن يتمكن بالتالي من القيام بالاستثمارات اللازمة في برامج السلامة الجوية.

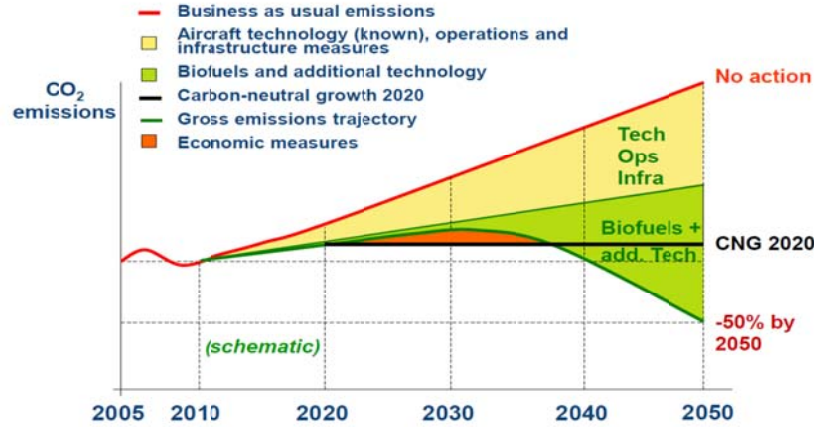
٦-٢ ونظراً لانخفاض الربحية في مجال الطيران التجاري، فمن الممكن أن نخلص إلى أن التدابير القائمة على آليات السوق سيكون لها تأثير سلبي على قدرة هذا القطاع على بذل الاستثمارات اللازمة لبرامج تجديد أسطول الطائرات وتحديثه، وكذلك في إدخال تقنيات وإجراءات جديدة. وهكذا، فإن اتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق سيؤدي إلى زيادة حجم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي، الأمر الذي سيكون ذا تأثير سلبي على المستوى العام للسلامة الجوية وعلى التنمية المستدامة للنقل الجوي (نتيجة للتأخر في التطور التقني).

٣- الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو كجزء من برنامج عالمي للوقاية من الآثار الكارثية لتغير المناخ

١-٣ أحرزت الإيكاو على مدى الأعوام الاثني عشر الماضية تقدماً كبيراً بشأن تحقيق تقارب في الآراء بين الدول الأعضاء فيما يتعلق بجميع عناصر "سلة التدابير" التي تساعد على تخفيض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، باستثناء الأحكام المتعلقة باتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق (MBMS). وهذا الأمر قد أحدث بدوره توتراً سياسياً غير مبرر بين العديد من الدول الأعضاء واتحاداتها الإقليمية. وقد أنفقت الإيكاو قدراً كبيراً من الوقت والموارد للتوصل إلى حلول مقبولة للطرفين بشأن التدابير القائمة على آليات السوق من أجل قطاع الطيران المدني الدولي. وعلى الرغم من كل الجهود المبذولة، فلا تزال قضية التدابير القائمة على آليات السوق دون حل. ويرجع ذلك بدرجة كبيرة جداً إلى أن حل هذه القضية يتعلق بخطر انتهاك التوازن الهش من المصالح الاقتصادية والسياسية التي نشأت في أوساط الطيران الدولي على مدى العقود الماضية.

٢-٣ وحتى ثلاث سنوات مضت، اعتقد معظم الخبراء أن الحاجة إلى تدابير السوق ستكون لفترة وجيزة جداً، يتحقق بعدها سيناريو محايدة الكربون، وربما يصل الأمر إلى التمكن من تحقيق انخفاض في الانبعاثات الكربونية بنسبة ٥٠٪ باستخدام الوقود الحيوي.

Industry emissions reduction roadmap



٣-٣ إلا أنه على الرغم من التقدم الكبير التي تم إحرازه في مجال البحث والتطوير فضلاً عن الاستثمارات الهائلة في مجال الوقود الحيوي، فلا يزال هناك عدد من العقبات التي تحد من استخدام الوقود الحيوي على نطاق واسع في مجال الطيران في المدى المتوسط، وهي تحديداً على النحو التالي:

- محدودية القدرة الإنتاجية اللازمة لتلبية احتياجات الطيران المدني الدولي؛
- ارتفاع سعر الوقود الحيوي (الأمر الذي يحدد سلفاً المزيد من الكفاءة الاقتصادية والبيئية للاستثمارات في تجديد أساطيل الطائرات والمحركات التي توفر زيادة في كفاءة الوقود بنسبة ١٠-١٥ في المائة، مع تحقيق زيادة في مستوى السلامة الجوية)؛
- انخفاض "عامل الإخراج" البيئي (إذ يصل إجمالي حجم انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في بعض الحالات في دورة إنتاج الوقود الحيوي وحرقة إلى أربعة أضعاف حجم ما يمكن استيعابه من هذا الغاز بواسطة زراعة المحاصيل اللازمة لصناعة هذا الوقود)؛
- قضايا الأمن الغذائي في ظل تزايد النمو السكاني في العالم (فوفقاً لصندوق الأمم للسكان، سيتزايد عدد سكان العالم بمقدار ٢ مليون نسمة خلال الفترة ٢٠١١-٢٠٤٣، ليصل بذلك إجمالي عدد سكان العالم إلى ٩ مليارات نسمة)؛
- ضرورة استخدام المزيد من الموارد المائية الشحيحة لزراعة المحاصيل الصناعية، واحتمال استخدام الأراضي بشكل غير ملائم، ويشمل ذلك الإزالة غير المبررة لمناطق الغابات؛
- ارتفاع أسعار المواد الغذائية؛
- انخفاض الناتج الحراري لأنواع معينة من الوقود الحيوي بالمقارنة مع الوقود الأحفوري (الذي يشكل أيضاً أحد عوامل زيادة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون)؛
- بعض المشاكل التقنية التي تواجه استخدام الوقود الحيوي في محركات الطائرات.

٤-٣ ليست المشاكل المذكورة أعلاه هي السبب الواقعي لتوقف الأبحاث المعنية بإنتاج أنواع الوقود البديلة، التي قد تمكن بشكل كبير من التخلص من النفايات البيولوجية، من أجل الاستخدام السليم للأرض التي لا تلائم زراعة المحاصيل الغذائية. وفي الوقت ذاته، فإنه من السابق لأوانه النظر إلى الوقود الحيوي للطيران باعتباره مفتاح الحل السحري لكل مشاكل انبعاثات الطيران في المدى المتوسط.

٥-٣ تؤدي الدفوع المذكورة أعلاه إلى التفكير بأن ضرورة اتخاذ التدابير القائمة على السوق هي نتيجة لاختلال التوازن بين الأهداف الطموحة للايكاف والقدرة الحقيقية لقطاع الطيران على الحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون.

٦-٣ إذا كان الهدف الرئيسي من الحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون على مستوى العالم هو الوقاية من العواقب الكارثية لتغير المناخ، فمن الواضح أن الأهداف الطموحة لأي قطاع صناعي يجب أن تقي بهذه المهمة بدقة. وبالتالي، فينبغي للأهداف الطموحة العالمية للايكاف أن تحفز على إحداث تخفيض حقيقي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي، والحيلولة دون الحاجة إلى استخدام أدوات مصطنعة لإظهار إنجازات وهمية.

٧-٣ مع أخذ بعين الاعتبار لما سبق، يبدو أنه من المناسب أن يتم دعوة مجلس الايكاف إلى مراجعة الأهداف الطموحة العالمية بحيث يمكنها أن تسهم في تحقيق الأهداف الرئيسية - إحداث تخفيض فعلي في انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي، وتحسين السلامة الجوية، فضلاً عن "... خلق الصداقة والتفاهم فيما بين أمم وشعوب العالم والحفاظ عليها". (ديباجة/تفاقية الطيران المدني الدولي - الوثيقة (Doc 7300)).

٤- مبدأ "الحد الأدنى" باعتباره أحد عوامل الركود بالنسبة للبلدان النامية

١-٤ إذا نحينا جانباً الاعتبارات المتعلقة بتشوهات السوق المتعلقة بتطبيق مبدأ "الحد الأدنى"، فإنه يبدو للوهلة الأولى، أن تطبيقه قد يخلق ظروفاً تنافسية مواتية بالنسبة لشركات الطيران في البلدان النامية.

٢-٤ تتراوح "دورة الحياة" للطائرات الحديثة بين ٢٠ و ٤٠ سنة. ومن الواضح أن شركات الطيران في الدول المتقدمة، التي تمتلك موارد مالية أكبر نسبياً، ستسعى جاهدة (كجزء من التزاماتها بشأن الحد من الانبعاثات) إلى التعجيل بتجديد أساطيل الطائرات لديها، وإدخال التقنيات والإجراءات الجديدة عليها.

٣-٤ وفي الوقت ذاته، فسوف تُعرض أساطيل الطائرات القديمة للبيع إلى شركات الطيران في البلدان النامية بأسعار أقل نسبياً. ومن السهل استنتاج أن مبدأ "الحد الأدنى" سيحفز استمرار اتساع الفجوة بين مستويات التنمية العلمية-التقنية فيما بين البلدان ذات الإمكانيات الاقتصادية المختلفة. فإذا أضفنا إلى ذلك غياب البيئة المحفزة لاعتماد حلول مبتكرة لتطوير البنية الأساسية لقطاع الطيران على مستوى الحكومات، فسيكون من الواضح أن مبدأ "الحد الأدنى" سيلعب دور عامل الركود في عدد كبير من البلدان النامية.

٤-٤ كما أن تباطؤ وتيرة التطور التقني في البلدان النامية سيكون ذا تأثير سلبي على النتيجة العالمية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة على المدى الطويل.

٥- خطط العمل التطوعية لدى الدول لخفض الانبعاثات تمثل عنصراً أساسياً لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من البلدان النامية

١-٥ يمثل مبدأ "المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة"، الذي يتم الاستعاضة عنه ببطء بمبدأ مراعاة "الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة" بالنسبة لعدد كبير من البلدان النامية، نقطة البداية التي لا جدال فيها بالنسبة للمناقشات المتعلقة باتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق، بينما لا ينكر أي من البلدان حقيقة أن التصدي للتحديات العالمية، مثل العواقب الكارثية الممكنة لتغير المناخ، يتطلب بذل جهود مشتركة ومنسقة من جميع البلدان.

٢-٥ وفي الوقت نفسه، فإن الإمكانيات الاقتصادية والعلمية والتقنية لدى بعض الدول لا تتيح لها الإسهام بالقدر الكافي في الجهود التعاونية الرامية إلى مكافحة آثار ظاهرة الاحتباس الحراري دون حصولها على مساعدة تقنية من الدول والمنظمات الدولية الأخرى.

٣-٥ مما لا شك فيه أنه ينبغي لخطط العمل لدى الدول الرامية إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أن تكون **خطياً تطوعية**. بيد أنه ينبغي النظر إلى هذه الخطط كانعكاس للإرادة السياسية والنوايا الحسنة الرامية إلى الحد من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون لدى الحكومات التي تقدم هذه الخطط. فخطط العمل لدى الدول تحدد بوضوح مجموعة من القضايا التي تتطلب دعماً مناسباً من المجتمع الدولي. وتجدر الإشارة إلى أن غياب المعلومات المتعلقة بالقرارات المتخذة في البلدان بشأن برامج الحد من الانبعاثات تعيق كل إمكانات توفير مثل هذه المساعدة التقنية، التي يمكن تفسيرها في بعض الحالات كانتهاك للحقوق السيادية للبلدان.

٤-٥ مع مراعاة مع ذكر أعلاه، فمن المناسب أن نخلص إلى أن خطط العمل التطوعية لدى الدول فيما يتعلق بالحد من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون تمثل عنصراً أساسياً لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة بالبلدان النامية في شأن التعامل مع القضايا المتعلقة بالانبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران المدني الدولي.

٦- "الحوافز الاقتصادية" كتدابير للحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون عالمياً، ومصادر التمويل الممكنة من أجل برامج الايكاو للمساعدة التقنية للبلدان النامية

١-٦ كان يشار دائماً خلال المناقشات المعنية باتخاذ التدابير القائمة على آليات السوق إلى أن تلك التدابير ذات تأثير تحفيزي على عملية صنع القرار، بغية الحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. ومع ذلك، فكما ذكر في وقت سابق، فإن أي سيناريو معني باتخاذ تلك التدابير سيكون ذا تأثير سلبي على التخفيض الحقيقي في انبعاثات غازات الدفيئة.

٢-٦ في حين أن الغالبية العظمى من شركات الطيران لديها دافع واضح للحد من استهلاك الوقود الذي يمثل ٣٠-٤٠٪ من تكاليف التشغيل، فإن الحلول المتعلقة بالبنية الأساسية وقضايا التجارة الدولية تعتمد في الغالبية العظمى من الحالات اعتماداً كلياً على القرارات السياسية التي تتخذها حكومات دول سجلات هذه الشركات.

٣-٦ وفي هذا الصدد، سيكون من غير المناسب الإقلاع عن دور الحافز الاقتصادي ضمن التدابير التي يمكن أن تسهل اعتماد القرارات التي ترمي إلى إحداث تخفيضات حقيقية في انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، سواء على مستوى شركات النقل الجوي وعلى مستوى حكومات دول سجلات هذه الشركات. ومثل هذا التعزيز يلبي الهدف الرئيسي - الوقاية من العواقب الكارثية لتغير المناخ، كما يلبي الأهداف المعنية بتحسين السلامة الجوية، ويدعم التنمية المستدامة للنقل الجوي. وبعبارة أخرى، فإنه من المستصوب النظر في إمكان الاستعاضة عن مفهوم التدابير القائمة على آليات السوق بما يمكن تسميته بتدابير "الحوافز الاقتصادية"، الذي يمكن أن يشكل أساساً لتحفيز العمل على تخفيض استهلاك الوقود في مجال النقل الجوي.

٤-٦ تطرقنا في الجزء السابق إلى مسألة المساعدة التقنية للدول النامية وفقاً لمبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة. ومع ذلك، فإن مسألة مصادر التمويل الممكنة من أجل تقديم مثل هذه المساعدة لا تزال دون إجابة حتى الآن. فمن الواضح أن ميزانية البرنامج الاعتيادي للايكاو لا يمكن أن تكون مصدراً لذلك، كما أن المساهمات التطوعية للدول (في سياق الأزمات الاقتصادية العالمية) لا تسمح بإجراء التخطيط لنظام طويل الأجل من أجل برامج الايكاو لتقديم المساعدة التقنية البيئية إلى الدول النامية.

٥-٦ وبالتالي، فإن مسألة توفير مصادر مستدامة لتمويل برامج المساعدة التقنية تشكل أمراً أساسياً لكي توتي الجهود المشتركة والمنسقة المبذولة من جميع الدول ثمارها من أجل الوقاية من العواقب الكارثية لتغير المناخ. وفي هذا الصدد، فإنه من المناسب أن يُقترح على مجلس الايكاو النظر في فرض ضريبة وقود عالمية، يمكن جمعها من قبل جميع البلدان لصالح الصندوق البيئي الدولي، ويتولى مجلس الايكاو إدارته، بهدف تنفيذ البرامج البيئية التي توافق عليها الجمعية العمومية للايكاو.

٦-٦ لا يوجد أدنى شك في أن إدخال مثل هذا النظام من الحوافز الاقتصادية من شأنه أن يتطلب تقييماً قانونياً شاملاً، وإجراء مشاورات مستفيضة مع الدول الأعضاء في الايكاو. وجدير بالذكر بأنه، على سبيل المثال، إذا تم فرض ضريبة بمعدل واحد في المائة لكل طن من وقود الطائرات، فإن الصندوق البيئي الدولي سيتلقى ما يقرب من ٢٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٢٠، وهو ما يعادل ضعف الميزانية السنوية للايكاو. ولن يشكل مثل هذا النهج انتهاكاً للتوازن القائم من المصالح الاقتصادية في أوساط الطيران الدولي، كما أنه لن يتطلب مزيداً من البنية الفوقية البيروقراطية المكلفة، سواء على مستوى الدول وعلى مستوى الايكاو، فضلاً عن أنه يتيح المجال واقعياً (وليس نظرياً) لمراعاة مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة بالنسبة للبلدان النامية.

٧- "صندوق المناخ الأخضر" التابع للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ

١-٧ أثناء مناقشة المبادرات المتخذة في إطار الايكاو والاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ، فقد أعرب مجلس الايكاو مراراً عن قلقه إزاء نوايا استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر للدخل من أجل تمويل الأنشطة المتعلقة بتغير المناخ بكميات غير متكافئة. وكما هو متوقع، فسيكون لزاماً على قطاع الطيران المدني الدولي سداد ٣ مليارات من الدولارات الأمريكية سنوياً إلى "صندوق المناخ الأخضر" التابع للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ، الذي أنشئ في عام ٢٠١٠ بقرار من الاجتماع السادس عشر لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ.

٢-٧ خلال المؤتمر الهاتفي الذي عُقد في الايكاو في عام ٢٠١٢، لم يعط ممثلو اللجنة التحضيرية من أجل "صندوق المناخ الأخضر" التابع للاتفاقية الإطارية إجابات واضحة عن الأسئلة التي طرحها أعضاء مجلس الايكاو فيما يتعلق بالبرامج المزمع تمويلها من الأموال التي ترد من قطاع الطيران المدني الدولي.

٣-٧ وفي الوقت ذاته، فينبغي الإشارة إلى أنه، وفقاً لمعلومات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، والصندوق العالمي للطبيعة (WWF)، وغيرها من المنظمات حول العالم، فإن حرائق الغابات تدمر سنوياً نحو ثلاثة ملايين من الهكتارات من الغابات. ونتيجة لذلك، فإن وظيفة تجدد الغابات تتراجع، فضلاً عن إطلاق طاقة حرارية بملايين الكيلوات، إلى جانب انبعاث نحو ٧٠٠ مليون طن من غاز ثاني أكسيد الكربون إلى الغلاف الجوي. وكل ذلك له تأثير كبير على عمليات تغير المناخ. وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يخلق خطراً حقيقياً على حياة السكان وصحتهم في مناطق مختلفة من العالم.

٤-٧ وفي هذا الصدد، يُقترح أن يُدعى مجلس الايكاو إلى إجراء دراسة (كبدل معقول عن مشاركة الطيران المدني الدولي في تمويل "صندوق المناخ الأخضر" التابع للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ) لإمكان إنشاء قوات جوية متنقلة لمكافحة الحرائق، تحت رعاية الأمم المتحدة، تكون معنية أساساً بمكافحة حرائق الغابات (على غرار قوات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة)، والتي يمكن اعتبارها إسهاماً كبيراً لا ينكر من الطيران المدني الدولي في مجال الوقاية من العواقب الكارثية لتغير المناخ.

٨- الإجراءات المطلوبة من الجمعية العمومية

١-٨ إن الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

(أ) تطلب من مجلس الايكاو أن يجري مراجعة للأهداف الطموحة العالمية، بحيث يمكنها أن تسهم فيما يلي: تحقيق التخفيض الفعلي في انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي، كهدف رئيسي، وتعزيز السلامة الجوية، وتحقيق التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي، فضلاً عن تعزيز التعاون من أجل "... خلق الصداقة والتفاهم فيما بين أمم وشعوب العالم والحفاظ عليها؛"

(ب) تطلب من مجلس الايكاو أن يجري دراسة لإمكان الاستعاضة عن مفهوم التدابير القائمة على آليات

السوق بمفهوم تدابير "الحوافز الاقتصادية" من أجل تحقيق تخفيض حقيقي في انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي، فضلاً عن تحقيق الأهداف المتمثلة في تحسين السلامة الجوية، وتعزيز التنمية المستدامة لقطاع النقل الجوي؛

(ج) تطلب من مجلس الايكاو أن يجري دراسة لإمكان إنشاء صندوق الايكاو للمناخ من أجل التخطيط لنظام طويل الأجل لتمويل البرامج البيئية للايكاو التي تستهدف تقديم المساعدة إلى الدول النامية والدول التي تنفذ عملية التحول إلى اقتصادات السوق، وذلك مع مراعاة مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، مع الأخذ في الاعتبار في الوقت ذاته لضرورة وجود جهد عالمي منسق من جميع الدول للتصدي للعواقب الكارثية لتغير المناخ؛

(د) تطلب من مجلس الايكاو أن يجري دراسة لإمكان إنشاء قوات جوية متنقلة لمكافحة الحرائق، تحت رعاية الأمم المتحدة، لتكون بديلاً عن مشاركة قطاع الطيران المدني الدولي في تمويل "صندوق المناخ الأخضر" التابع للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة المعنية بتغير المناخ؛

(هـ) تشجع الدول الأعضاء على أن تقدم طواعية إلى الايكاو خطط عملها الوطنية المعنية بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة، والنظر إلى هذه الخطط كعنصر أساسي لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من البلدان النامية، مع حل القضايا المتعلقة بالوقاية من العواقب الكارثية المحتملة لتغير المناخ؛

(و) تحث الدول الأعضاء في الايكاو على التخلي عن مبدأ "الحد الأدنى" كعامل يساهم في استمرار اتساع الفجوة بين مستويات التنمية العلمية والتقنية للدول ذات الإمكانيات الاقتصادية المختلفة.

المرفق

الخسائر التراكمية لقطاع الطيران المدني الدولي في حالة اتخاذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق خلال الفترة ٢٠٢٠-٢٠٣٦

(بناءً على البيانات الواردة في الوثيقة (C-WP/13864)

الإعفاءات والصندوق الأخضر (بالدولار الأمريكي)	صندوق المناخ الأخضر التابع للاتفاقية الإطارية (بالدولار الأمريكي)	التكلفة السنوية للإعفاءات من الانبعاثات (بالدولار الأمريكي)	سعر الكربون (دولار أمريكي للطن)	انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون فوق خط الأساس لعام ٢٠٢٠ (بالطن)	العام
٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٠	٣٠	٠	٢٠٢٠
٣ ٧١٨ ١٦٦ ٦٦٧.٧٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٧١٨ ١٦٦ ٦٦٧.٧٠	٣١	٢٣ ١٦٦ ٦٦٧	٢٠٢١
٤ ٤٨٢ ٦٦٦ ٦٦٨.٨٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١ ٤٨٢ ٦٦٦ ٦٦٨.٨٠	٣٢	٤٦ ٣٣٣ ٣٣٣	٢٠٢٢
٥ ٢٩٣ ٥٠٠ ٠٠٣.٣٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٢ ٢٩٣ ٥٠٠ ٠٠٣.٣٠	٣٣	٦٩ ٥٠٠ ٠٠٠	٢٠٢٣
٨ ١٥٠ ٦٦٦ ٦٧١.٢٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٣ ١٥٠ ٦٦٦ ٦٧١.٢٠	٣٤	٩٢ ٦٦٦ ٦٦٧	٢٠٢٤
٧ ٠٥٤ ١٦٦ ٦٧٢.٥٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٤ ٠٥٤ ١٦٦ ٦٧٢.٥٠	٣٥	١١٥ ٨٣٣ ٣٣٤	٢٠٢٥
٨ ٠٠٤ ٠٠٠ ٠٠٧.٢٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٥ ٠٠٤ ٠٠٠ ٠٠٧.٢٠	٣٦	١٣٩ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٠٢٦
٩ ٣٤٥ ٥٠٠ ٠٠٧.٤٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٦ ٣٤٥ ٥٠٠ ٠٠٧.٤٠	٣٧	١٧١ ٥٠٠ ٠٠٠	٢٠٢٧
١٠ ٧٥٢ ٠٠٠ ٠٠٧.٦٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٧ ٧٥٢ ٠٠٠ ٠٠٧.٦٠	٣٨	٢٠٤ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٠٢٨
١٢ ٢٢٣ ٥٠٠ ٠٠٧.٨٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٩ ٢٢٣ ٥٠٠ ٠٠٧.٨٠	٣٩	٢٣٦ ٥٠٠ ٠٠٠	٢٠٢٩
١٣ ٧٦٠ ٠٠٠ ٠٠٨.٠٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٠ ٧٦٠ ٠٠٠ ٠٠٨.٠٠	٤٠	٢٦٩ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٠٣٠
١٥ ٣٦١ ٥٠٠ ٠٠٨.٢٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٢ ٣٦١ ٥٠٠ ٠٠٨.٢٠	٤١	٣٠١ ٥٠٠ ٠٠٠	٢٠٣١
١٧ ٠٢٨ ٠٠٠ ٠٠٨.٤٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٤ ٠٢٨ ٠٠٠ ٠٠٨.٤٠	٤٢	٣٣٤ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٠٣٢
١٨ ٧٥٩ ٥٠٠ ٠٠٨.٦٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٥ ٧٥٩ ٥٠٠ ٠٠٨.٦٠	٤٣	٣٦٦ ٥٠٠ ٠٠٠	٢٠٣٣
٢٠ ٥٥٦ ٠٠٠ ٠٠٨.٨٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٧ ٥٥٦ ٠٠٠ ٠٠٨.٨٠	٤٤	٣٩٩ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٠٣٤
٢٢ ٤١٧ ٥٠٠ ٠٠٩.٠٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٩ ٤١٧ ٥٠٠ ٠٠٩.٠٠	٤٥	٤٣١ ٥٠٠ ٠٠٠	٢٠٣٥
٢٤ ٣٤٤ ٠٠٠ ٠٠٩.٢٠	٣ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	٢١ ٣٤٤ ٠٠٠ ٠٠٩.٢٠	٤٦	٤٦٤ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٠٣٦
١٩٩ ٢٥٠ ٦٦٦ ٧٧٣.٧٠	٤٨ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	١٥١ ٢٥٠ ٦٦٦ ٧٧٣.٧٠			الخسائر التراكمية للفترة ٢٠٢٠-٢٠٣٦:

- انتهى -