



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد ودعم التنفيذ

وجهات نظر الصناعة بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي

(مقدمة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء)

الموجز التنفيذي

اتخذت صناعة الطيران نهجاً استباقياً لمعالجة مساهمتها في التحدي العالمي الملح لتغير المناخ. ففي عام ٢٠٠٩، وضعت الصناعة ثلاثة أهداف طموحة للحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي وأسست استراتيجية ذات أربع ركائز لتحقيق تلك الأهداف. ولا تزال الصناعة على ثقة من أن التكنولوجيا والعمليات وتدابير البنية التحتية ستوفر حلاً طويلاً المدى لضمان النمو المستدام لقطاع الطيران من خلال شراكة بين الصناعة والحكومة. ومع ذلك، فإننا نسلم أيضاً بأنه ستكون هنالك حاجة إلى التدابير العالمية القائمة على آليات السوق لملء أي فجوة متبقية في الانبعاثات في الفترة حتى تتخذ هذه التدابير الأخرى التأثير الكامل.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى اعتماد تدبير عالمي واحد قائم على آليات السوق للطيران الدولي، مع الأخذ بعين الاعتبار عناصر التصميم الموصى بها المبينة في الفقرة ٢-٤.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي ه - حماية البيئة
الآثار المالية:	لم يتم طلب أي موارد إضافية.
المراجع:	

¹ توفر الإياتا ورقة العمل هذه باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١- المقدمة

- ١-١ في عام ٢٠٠٩، وضعت صناعة الطيران المدني ثلاثة أهداف عالمية لمعالجة أثرها على المناخ:
- (أ) هدف قصير الأجل لتحسين الكفاءة بنسبة ١,٥٪ سنوياً؛
- (ب) هدف متوسط الأجل للحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الصافية خلال النمو الخالي من الكربون؛
- (ج) هدف طويل الأجل لخفض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الصافية للطيران للنصف بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة مع مستويات عام ٢٠٠٥.
- ٢-١ في عام ٢٠١٠، اعتمدت الدورة الـ ٣٧ للجمعية العمومية للإيكاو نفسها الأهداف التالية للطيران:
- (أ) معدل متوسط عالمي لتحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٢٠؛
- (ب) معدل طموح عالمي لتحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً من ٢٠٢١ إلى ٢٠٥٠؛
- (ج) هدف طموح عالمي جماعي متوسط الأجل للحفاظ على انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون العالمية الصافية المتأتية من الطيران الدولي من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه.
- ٣-١ نعتقد أن الإيكاو ينبغي أن تستمر في لعب الدور القيادي في الجهود المبذولة لمعالجة تأثير انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي من خلال التحسينات التكنولوجية، بما في ذلك الوقود المستدام البديل، التحسينات التشغيلية، وتدابير البنية التحتية والتدابير العالمية القائمة على آليات السوق المصممة بشكل صحيح لمعالجة أي فجوة متبقية في الانبعاثات.
- ٤-١ تلتزم الصناعة من جانبها بتحقيق تلك الأهداف وخصصت موارد كبيرة لتطوير تكنولوجيا وقود فعالة، مثل مواد أخف وزناً وتقنيات المحركات المتطورة، وتحسين الكفاءة التشغيلية، ودعم نشر البنية التحتية الحديثة وتسويق بدائل مستدامة للوقود^٢.
- ٥-١ منذ عام ٢٠١٠، ساهمت الصناعة أيضاً بخبرة كبيرة في دعم عمل لجنة الإيكاو بشأن حماية بيئة الطيران، وعلى وجه الخصوص، على مستوى شهادة غاز ثاني أكسيد الكربون لأنواع جديدة من الطائرات.
- ٦-١ في عام ٢٠١٣، قررت الدورة الـ ٣٨ للجمعية العمومية للإيكاو وضع خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي لكي تتخذ الدورة الـ ٣٩ للجمعية العمومية قراراً بشأنها. وقد قدمت الصناعة دعمها الكامل للعمل على تطوير نظام التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، مساهمة في المناقشات في مجموعة البيئة الاستشارية التابعة للمجلس والمجموعة رفيعة المستوى، وحوارات الطيران العالمية، والاجتماع الرفيع المستوى الذي عقد من ١١ إلى ١٣ أيار/مايو ٢٠١٦ وكذلك عمل فريق العمل التقني التابع للجنة حماية البيئة بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق.
- ٧-١ وفي قمة الطيران العالمي المستدام ٢٠١٥ التابع لمجموعة عمل النقل الجوي، الذي عقد سنة واحدة قبل هذه الجمعية العمومية، كتب ٢٩ مديراً عاماً ومديراً تنفيذياً من صناعة الطيران والذين يمثلون أكثر من ٩٠ في المائة من الطيران

^٢ على سبيل المثال، أعربت المطارات عن التزامها عبر التطبيق العالمي لاعتمادات كربون المطارات والتي لديها حالياً ١٥٦ مطاراً معتمداً في ٤٠ دولة، وتمثل تقريباً ٣٢٪ من حركة المسافرين الجويين في العالم.

التجاري خطاباً مفتوحاً للحكومات والتزموا بالاستمرار بالعمل على المناخ ودعم عملية تطوير التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران.^٣

٢- المناقشة

١-٢ إن الصناعة واثقة من أن التكنولوجيا والعمليات وتدابير البنية التحتية ستوفر حلاً طويل الأجل للنمو المستدام للطيران. وبسبب الوقت اللازم للتكنولوجيات الجديدة والبنية التحتية لكي تنتشر تأثيرها الكامل، ستكون هنالك حاجة لتدابير عالمية قائمة على آليات السوق "سد الفجوة" في هذه الأثناء.

٢-٢ ينبغي النظر في التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي فقط كجزء من حزمة أوسع من التدابير لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران التي لا يمكن أن تتحقق عن طريق اتخاذ تدابير خفض فعالة من حيث التكلفة في القطاع.

٣-٢ نعتقد أن المبادئ العامة التالية^٤ ينبغي أن توجه الدول في الإيكافو في قرارها بشأن اعتماد التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في هذه الجمعية:

- أ) لا ينبغي أن تُصمَّم أو تُستخدم لزيادة الإيرادات العامة أو لقمع الطلب على السفر الجوي.
- ب) ينبغي أن تكون عالمية في نطاقها وأن تحافظ على المنافسة العادلة.
- ج) ينبغي تجنب اتخاذ تدابير أحادية الجانب التي من شأنها أن تخلق خليطاً تنظيمياً لا يمكن تحمله، مما يؤدي إلى زيادة التعقيد والتكلفة وتشويه السوق.
- د) ينبغي أن تكون سهلة الإدارة، وأن يقوم كل مشغل بتقديم التقارير بشأن الانبعاثات لدولة واحدة فقط.

٤-٢ نلاحظ كذلك أنه في الاجتماع السنوي العام الـ ٧٢ للإيآتا الذي عقد في دبلن، في ٢-٣ حزيران/يونيو ٢٠١٦، اعتمدت صناعة الطيران بأغلبية ساحقة قراراً^٥ بشأن تطوير التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي. ويحدد هذا القرار سلسلة من عناصر التصميم الموصى بها للخطة العالمية للتعويض عن الكربون:

- ١- التنفيذ المرحلي - إن اتباع نهج تدريجي لإدراج الطرق بين بعض الدول يمكن أن يعالج التمايز بين الدول عن طريق الأخذ في الحسبان ظروفها الخاصة وقدرات كل منها بطريقة عملية، وبالتالي الاعتراف بمستويات النضج المختلفة لأسواق الطيران، طالما أن المعايير المعتمدة لتصنيف الدول لا تسبب تشوهات في السوق وأن يتم معاملة كافة المشغلين على نفس الطريق على قدم المساواة، بغض النظر عن دولة منشئهم.
- ٢- الإعفاءات التقنية - بالنسبة للطائرات الصغيرة جداً، وصغار المشغلين وأنواع معينة من العمليات، ينبغي إدراج الإعفاءات التقنية. ويحد ذلك من العبء الإداري على بعض المشغلين الذين يشكلون فقط حصة ضئيلة من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي. وينبغي أيضاً إدراج إعفاء لوقت محدود للمشغلين الوافدين الجدد.

^٣ يرجى الاطلاع على <http://www.enviro.aero/openletter>

^٤ الرجاء الاطلاع أيضاً على المبادئ التوجيهية الواردة في ملحق قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨.

^٥ الرجاء الاطلاع على <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/iata-agm-2016-resolution-mbm.pdf>

- ٣- حساب الأساس - إن استخدام سنة واحدة لتحديد خط الأساس يتجاهل خطر من أن انبعاثات هذه الصناعة التي تم قياسها لعام ٢٠٢٠ يمكن أن تتأثر بظروف استثنائية تعطل مستوى أنشطة الطيران في هذه السنة الواحدة. واستخدام متوسط الانبعاثات على مدى فترة من ٢ أو ٣ سنوات سيسمح بموازنة أي تقلبات غير متوقعة محتملة قد تحدث.
- ٤- توزيع الالتزامات - ينبغي أن تحدد الدول ذلك في هذه الجمعية العمومية مع إعطاء الاعتبار الواجب لترجيح مناسب بين عناصر القطاعات والعناصر الفردية، مع التسليم بأن الترجيح قد يتغير على مدى عمر خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق. ويمكن أن يشمل جزء من الصفقة الشاملة التي تتفق عليها الدول أيضاً تعديلات محددة لشركات الطيران التي تنمو بسرعة أو لتلك التي اتخذت تدابير الحد من غاز ثاني أكسيد الكربون قبل بدء نفاذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في عام ٢٠٢٠.
- ٥- من أجل ضمان الوضوح واليقين للمشغلين، ينبغي الاتفاق على منهجيات واضحة لحساب توزيع الالتزامات في هذه الجمعية.
- ٦- مرحلة ما قبل التنفيذ - إذا وافقت الدول بأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق ينبغي أن تشمل مرحلة ما قبل التنفيذ (أو تجربة) لفترة أولية قبل التنفيذ الكامل، ينبغي أن يركز ذلك على اكتساب الخبرة مع عمليات مراقبة وإبلاغ وتدقيق موحدة دون تأخير تاريخ بدء التدابير العالمية القائمة على آليات السوق المخططة.
- ٧- إعادة التوزيع - لا ينبغي إعادة توزيع الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، نتيجة للتنفيذ أو الإعفاءات على مراحل، لأولئك المشغلين الذين يخضعون لهذه الخطة.
- ٨- تقادي التدابير المزدوجة - ينبغي أن تكون التدابير العالمية القائمة على آليات السوق الآلية الوحيدة العالمية التي تعالج انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي، والتي تجنب الحاجة إلى أي تدابير إقليمية أو وطنية مزدوجة.
- ٩- دورة الإبلاغ والامتثال - ينبغي أن يتمّ الرصد والإبلاغ عن الانبعاثات على أساس سنوي، مع دورة امتثال لمدة ثلاث سنوات لتسليم تعويضات الكربون، من أجل إعطاء المشغلين أقصى قدر من المرونة للحصول على تعويضات الكربون لتغطية التزاماتهم بالتعويض.
- ١٠- استعراض الخطة - سيسمح إدراج بند استعراض مفصل ودقيق ومنتظم لأية مشاكل قد تنشأ أثناء تنفيذ خطة بمعالجتها.
- ١١- وحدات الكربون - ينبغي أن يكون لمشغلي الطائرات إمكانية وصول واسعة بقدر الإمكان إلى أسواق الكربون وأن يتمكنوا من استخدام أي وحدات انبعاثات الكربون التي تلبّي معايير السلامة البيئية ومعايير الأهلية الأخرى التي تتفق عليها الدول في الإيكاو. وينبغي أن تشمل هذه، ولكنها لا تقتصر على، كافة وحدات الانبعاثات الحالية أو التي سيتمّ قبولها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، بما في ذلك الأنشطة الإضافية لخفض الانبعاثات الناجمة عن إزالة الغابات وتدهورها.

١٢- حماية التكلفة - قد تفكر الدول أنه من المناسب التفكير بحكم لتحريك مراجعة جوهرية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق إذا تمّ تجاوز بعض معلمات التكلفة ولكن لا ينبغي أن يتدخل ذلك مباشرة مع ديناميكيات سوق الكربون الطبيعية ولا أن يؤثر على سعر أو توافر وحدات الانبعاثات.

٥-٢ أيد الموقعون على ورقة العمل عناصر التصميم الموصى بها تأييداً كاملاً.

٣- الخاتمة

١-٣ تلتزم صناعة الطيران الموحدة العالمية، الممثلة بالموقعين على ورقة العمل هذه، بخفض مساهمتها في تغير المناخ، وعلى وجه الخصوص، إلى استقرار صافي الانبعاثات لديها من خلال النمو الخالي من الكربون للقطاع اعتباراً من عام ٢٠٢٠ فصاعداً. ويُعتبر اعتماد الجمعية العمومية لتدبير عالمي واحد قائم على آليات السوق للطيران الدولي عنصراً أساسياً لتحقيق هذا الهدف. ومع ذلك، من أجل أن ينفذ بطريقة فعالة وفي الوقت المناسب، هنالك حاجة إلى الاتفاق على العناصر الرئيسية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق في هذه الجمعية العمومية.

٢-٣ الجمعية العمومية مدعوة لتبني تدبير عالمي واحد قائم على آليات السوق للطيران الدولي، مع الأخذ بعين الاعتبار عناصر التصميم الموصى بها المبينة في الفقرة ٢-٤.

- انتهى -