



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

الموضوع رقم ٢٢: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة والتوحيد
القياسي ودعم التنفيذ

عناصر التصميم الرئيسية للتدابير العالمية القائمة على آليات
السوق للطيران المدني الدولي: موقف البرازيل

(ورقة مقدمة من البرازيل)

الموجز التنفيذي

تدرك البرازيل أنه يجب الوفاء بالمعايير الرئيسية حتى تصبح التدابير العالمية القائمة على آليات السوق ذات معنى وناجحة ضمن الجهود العالمية لمكافحة تغير المناخ. ومن بين هذه المعايير، يجب أن تسعى التدابير العالمية القائمة على آليات السوق إلى تحقيق السلامة البيئية (من التصميم إلى التنفيذ) والبساطة والفعالية من حيث التكلفة وتحقيق التباين دون تمييز وتجنب الأعباء المالية والإدارية المفرطة. وفيما يلي ملخص لموقف البرازيل فيما يتعلق بعناصر التصميم الرئيسية لخطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي مع مراعاة تلك المتطلبات.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى:

أ) الإحاطة علماً بموقف البرازيل فيما يتعلق بعناصر التصميم الرئيسية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي (هـ) - حماية البيئة
الآثار المالية:	لا تلزم أي موارد إضافية.
المراجع:	قرار الإيكاو ٣٨-١٨: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

١- المقدمة

١-١ قررت الجمعية في القرار ٣٨-١٨ وضع خطة للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي. ووفقاً للبند ٢٠ من ذات القرار، ينبغي على الخطة أن تراعي الظروف الخاصة وقدرات الدول، خاصة الدول النامية، مع تقليل تشوه السوق. وتدرك البرازيل ضرورة الوفاء بالمعايير الرئيسية حتى تصبح خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق ذات معنى وناجحة ضمن الجهود العالمية لمكافحة تغير المناخ. ومن بين هذه المعايير، يجب أن تسعى التدابير العالمية القائمة على آليات السوق إلى تحقيق السلامة البيئية (من التصميم إلى التنفيذ) والبساطة والفعالية من حيث التكلفة وتحقيق التباين دون تمييز وتجنب الأعباء المالية والإدارية المفرطة. وفيما يلي ملخص لموقف البرازيل فيما يتعلق بعناصر

التصميم الرئيسية لنظام التدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي مع مراعاة المتطلبات المذكورة أعلاه.

٢-١ وترحب البرازيل باعتماد اتفاق باريس في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. ويرجع هذا الاتفاق التاريخي أساسا إلى النهج المبكر الذي ارتكز على المساهمات المحددة على المستوى الوطني، في حين تمت إعادة التأكيد على مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة في ذات الوقت وقدرات كل من البلدان المتقدمة والبلدان النامية والتميز بينها. ويجب أن يكون عمل الإيكاو المرتبط بخطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق وتنفيذها متوائما وداعما بشكل كامل لاتفاق باريس بهدف تجنب عدم الاتساق بين المنظمات الحكومية الدولية في إطار الأمم المتحدة.

٢-٢ موقف البرازيل بشأن بعض عناصر التصميم الرئيسية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق

١-٢ **التنفيذ المرحلي:** إن البرازيل تؤمن بأن التنفيذ مرحلي باستخدام النهج القائم على الطرق الجوية يبقى ضروريا لمراعاة المسؤوليات المختلفة وقدرات وظروف الدول، مع التقليل من تشوهات السوق. وتدعم البرازيل نهجا ذا مرحلتين لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، حيث تكون المدة التي تفصل بينهما لا تقل عن خمس سنوات، كما جاء في المقترح الأصلي من قبل رئيس المجلس. ودعت البرازيل إلى تصنيف الدول في كل مرحلة بالارتكاز أساسا على معايير قطاع الطيران مثل إيرادات الطن الكيلومترى الإيرادي وشهادة المشغل الجوي، مما يعكس أيضا الحالات المختلفة للتنمية. وفي حين تبقى البرازيل مرتاحة لهذا النهج، فهي تعترف بالصعوبات التي عرضتها بعض الدول عند تطبيق مثل هذه المعايير لتحديد البلدان التي ستنتهي إلى كل مرحلة. وباعتبار مستوى نضج أسواق الدول المتقدمة ومسؤولياتها وقدراتها الأكبر في التصدي لتغير المناخ، فإنه من الأهمية بمكان أن تأخذ هذه الدول زمام المبادرة للانضمام إلى التدابير القائمة على آليات السوق من المرحلة الأولى للخطة؛ وذلك جنبا إلى جنب مع غيرها من البلدان التي لديها مستويات أوسع من أنشطة الطيران بهدف التقليل من تشوهات السوق.

٢-٢ ومن أجل تجنب الاختلالات الإقليمية، فإن البرازيل تؤكد على اعتقادها الشديد بوجوب انضمام جميع بلدان أمريكا الجنوبية والوسطى غير المعفاة إلى المرحلة الثانية من الخطة، وبالتالي يمكن السيطرة على تشوهات السوق المحتملة في النقل الدولي من وإلى المنطقة.

٣-٢ **توزيع التزامات التعويض:** يُقترح في مشروع قرار الجمعية العمومية الذي قدمه رئيس المجلس النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ كأساس لحساب التوزيع. وعلى الرغم من التأييد الواسع للنهج القطاعي الكامل إلا أن المسألة لم تحل بعد. وتدعم البرازيل النهج القطاعي الكامل لتوزيع التزامات التعويض لأنها تستوعب تشوهات السوق المحتملة وتوازن بين مسؤوليات البلدان التاريخية ومبدأ شيكاغو لعدم التمييز.

٤-٢ وتحظى أسواق طيران الدول النامية بإمكانات كبيرة للنمو، باعتبار حساسيتها ومرونة دخلها. وبالنظر إلى أن معدل نمو حركة الطيران الجوي الدولي من وإلى البلدان النامية يميل إلى أن يفوق المتوسط العالمي، وهو أعلى بكثير من معدل نمو الأسواق الناضجة، فإنه في حال ارتكاز توزيع الالتزامات على معدلات النمو الفردية، ستتحمل شركات الطيران التي تنتمي إلى الأسواق غير الناضجة عبء أكبر من تلك التي تنتمي إلى الأسواق الناضجة - والتي ساهمت أكثر من غيرها في الانبعاثات من جانب قطاع الطيران. إن اعتماد النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ يساعد على معالجة هذا الاختلال.

٥-٢ وخلال اجتماع المجموعة الاستشارية لحماية البيئة EAG/15 الذي انعقد في يناير ٢٠١٦، قدمت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني نتائج سلسلة من التحاليل التي أجريت على عناصر تصميم التدابير القائمة على آليات السوق. وكانت المقارنة بين تشوهات السوق المحتملة بناء على خطط توزيع الالتزامات إحدى التحاليل التي طلبها المجلس. ووفقا لاستنتاجات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني، فإن استخدام نهجا فرديا من شأنه أن يولد المزيد من تشوهات السوق، مع وجود فرق كبير في تكاليف التعويضات النسبية عبر الطرق الجوية. إضافة إلى ذلك، قد يكون لشركتي طيران التزامات تعويض مختلفة على نفس الطريق الجوي. ويمكن تجنب هذا الوضع باعتماد النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪، بما أن جميع

الطرق الجوية (وجميع المشغلين في نفس الطريق الجوي) سيسجلون نفس التأثيرات. ويؤدي استخدام النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ للالتزامات التعويضية إلى تقليص فرص إحداث تشوهات، حتى بالنسبة لـ "سريعي النمو" و "الجدد". وبالتالي، فتلك هي أنسب طريقة للحفاظ على مبدء الإيكاو لعدم التمييز مع الأخذ بعين الاعتبار ظروف البلدان الخاصة وقدرات كل منها.

٦-٢ وقد تم تقديم ورقة عمل تحتوي على حجج فنية مفصلة لدعم النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ بشكل منفصل من قبل البرازيل.

٧-٢ **التنقيح والتنفيذ:** يجب أن يستجيب تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق لسلامة البيئة وأن يتماشى مع النظام في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وهو المنتدى الرئيسي متعدد الأطراف للتصدي لتغير المناخ العالمي. ويجب أن يسترشد العمل الذي سيتم تكليف لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني به بشأن تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، لا سيما معايير وحدة الانبعاثات، بالاتساق مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاقية باريس التابعة لها. وينبغي أن لا تتعارض التطويرات وفي إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني وأن لا تتداخل مع قواعد وتوجيهات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ حول التدابير القائمة على آليات السوق. ولا يمكن أن تحقق الإيكاو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية، كونهما منظمين حكوميتين دوليتين، نتائج مختلفة حول نفس الموضوع.

٨-٢ ومن أجل تفعيل هذا المنطق في قرار الجمعية، فإنه من جانب يجب على الدول أن تقرر عدم إخضاع وحدات خفض الانبعاثات المتولدة في إطار آلية التنمية النظيفة لبروتوكول كيوتو والآلية الواردة في الفقرة ٤ من المادة ٦ من اتفاقية باريس إلى مزيد من الرصد والإبلاغ والتحقق من قبل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني/الإيكاو، أي أنها مؤهلة تلقائياً للامتثال لمتطلبات التدابير العالمية القائمة على آليات السوق. ومن جانب آخر، يجب القيام بمزيد من الصقل للنص الذي قدمه رئيس الاجتماع رفيع المستوى (مونتريال، من ١٠ إلى ١٣/٥/٢٠١٦) للتأكد من أن العمل في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني على أنواع أخرى من وحدات الانبعاثات سيتماشى مع نظام اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وبما أنه سيتم وضع إرشادات وقواعد لتمكين تنفيذ المادة ٦ من اتفاقية باريس خلال السنوات القادمة وبالتالي تزامن ذلك مع عمل لجنة حماية البيئة المستقبلي حول نفس الموضوع، فإنه من المعقول القول أن كلاهما يمكن صياغته. ويجب على الجمعية العمومية مراعاة هذا الترابط عند تحديد العمل المستقبلي في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني.

٩-٢ وتشعر الحكومة البرازيلية بالقلق إزاء بعض الوحدات التي تم تقييمها من قبل لجنة حماية البيئة على أنها محتملة التأهل للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق وهي معايير مشكوك في سلامتها بالنسبة للبيئة وتعتمد على أساليب تم رفضها باستمرار في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية في مجال تغير المناخ أو أنها لا تخضع لشرط الحصول على تصريح من الدول المضيفة. وتماشياً مع المساهمات التي تم تحديدها وطنياً بموجب اتفاق باريس، فإن "البرازيل لن تعترف باستخدام الأطراف الأخرى لأي وحدات من نتائج أنشطة التخفيف التي تحققت في البرازيل والتي تم الحصول عليها من خلال أي آلية أو أداة أو ترتيبات لم يتم إنشاؤها بموجب الاتفاقية أو بروتوكول كيوتو أو اتفاق باريس". وتؤكد الحكومة البرازيلية أيضاً على أن "أي نقل للوحدات من نتائج أنشطة التخفيف التي تم تحقيقها في البرازيل يجب أن تخضع للموافقة المسبقة والمدروسة من قبل الحكومة الفيدرالية". وتعرب البرازيل منذ البداية عن تحفظها تجاه استخدام أي وحدات لا تستوفي هذه الشروط.

٣- الاجراء المعروض على الجمعية

٣-١ تدعى الجمعية العمومية إلى:

أ) الإحاطة علماً بموقف البرازيل فيما يتعلق بعناصر التصميم الرئيسية للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق.

-انتهى -