



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٢: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

آلية التنمية النظيفة (CDM) من أجل الطيران المدني الدولي كبديل عن خطة  
التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA)

(ورقة مقدمة من الاتحاد الروسي)

#### الموجز التنفيذي

ما من شك في أن أنشطة الايكاو المتعلقة بالتصدي لآثار تغير المناخ كانت تستهدف دائماً بشكل جلي خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. ومع ذلك، فإن "الهدف العالمي الطموح المعني بالحفاظ على صافي انبعاثات الكربون العالمية من الطيران الدولي عند نفس المستوى اعتباراً من عام ٢٠٢٠" (CNG2020)، ونتيجة لطبيعته غير الواقعية، فإن الحاجة إلى تنفيذ "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA)" حتى وإن كانت لا تزال بالفعل في مرحلة ما قبل التنفيذ ستؤدي إلى زيادة مطلقة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على مستوى العالم، والأهم من ذلك، فإنها ستؤدي إلى انخفاض في المستوى العام لسلامة الطيران على المستوى العالمي.

كما تشمل الآثار السلبية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي مخاطر كبيرة بشأن تشوه علاقات السوق في مجال النقل الجوي، وارتفاع التكاليف العامة بشكل كبير - سواء داخل الدول أو ضمن إطار الميزانية العادية للايكاو - وهو ما لا يرتبط مباشرة بأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ومخاطر كبيرة من دخول شركات طيران بارزة في البلدان النامية في حالات إفلاس في الأجل القصير.

وتقدم ورقة العمل هذه تحليلاً شاملاً للآثار السلبية المرتبطة بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وتقدم نهجاً بديلاً من أجل التصدي للتحديات البيئية على أساس ما يسمى آلية التنمية النظيفة (CDM) من أجل الطيران المدني الدولي (ACDM) كأساس لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق (GMBM)، التي يمكن أن تلبى بشكل كامل أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة (القرار A/RES/70/1) للجمعية العامة للأمم المتحدة "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠".

الإجراء: يرد في الفقرة ٧ الإجراءات المقترحة على الجمعية العمومية اتخاذها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (د) - التنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛ والهدف الاستراتيجي (هـ) - حماية البيئة.
--------------------------	---

<p>خفض النفقات المخصصة في ميزانية الايكاو من أجل تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، فضلاً عن حشد أموال إضافية لتنفيذ برامج الايكاو البيئية، وتوفير المساعدة الفنية الموجهة إلى الدول النامية.</p>	<p>الآثار المالية:</p>
<p>ورقة عمل المجلس C-WP/14489 - مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية - البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ الوثيقة Doc 10022، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٣/١٠/٤) ورقة عمل الفريق الاستشاري لشؤون البيئة (EAG/11-WP/3) "آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي"؛ ورقة عمل الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (HLM-GMBM-WP/9) - "اتفاق باريس بشأن المناخ كأساس للتوصل إلى توافق بشأن مشروع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في المستقبل".</p>	<p>المراجع:</p>

## ١ - المقدمة

١-١ تشير الاتجاهات الحديثة في سوق الطيران الدولي إلى تحول "بوصلة الجاذبية" تجاه البلدان النامية، التي شهدت على مدى العقود الماضية نمواً سريعاً في حجم الحركة الجوية التي تضطلع بها شركات الطيران المحلية. وفي بعض الحالات، بلغ معدل النمو السنوي لحجم الحركة الجوية لتلك البلدان ٢٠ في المائة، في حين لا يتجاوز متوسط معدل نمو "كبار اللاعبين التقليديين" في سوق الطيران الدولي ثلاثة في المائة. ومن ناحية أخرى، فإن معدل العائد على سبيل المثال لشركات الطيران الأفريقية يقل ١١ مرة عن معدل العائد لشركات الطيران في قارة أمريكا الشمالية. ومن الواضح أنه حتى العبء المالي الإضافي وإن كان طفيفاً، فإنه يحد من فرصة المزيد من النمو لمعظم شركات الطيران في البلدان النامية، ما يؤدي بالتالي إلى استبعادها من سوق النقل الجوي الدولي، وبالتالي إلى زيادة خطر مواجهة شبغ الإفلاس بشكل كبير.

## ٢ - استحقاقات/أرصدة الانبعاثات

١-٢ يؤدي تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي إلى إلزام شركات الطيران بشراء أرصدة أو بدلات انبعاثات بشأن أسواق "الكربون" المفتوحة. ومن الجدير بالذكر أنه في إطار نهج الايكاو على نطاق النظام التقليدي لمعالجة تطوير نظام النقل الجوي العالمي، فإن النهج المقترح المتصل بتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، يشير إلى أن ذلك العبء الاقتصادي الإضافي سيقع على كاهل شركات الطيران وحدها.

٢-٢ وفي الواقع، فإن أرصدة الانبعاثات هي آلية لتحقيق عائد سريع على الاستثمار في مشاريع ذات كفاءة بيئية تم إنجازها بالفعل في قطاعات صناعية أخرى. وهكذا، فإن شراء هذه الأرصدة من الانبعاثات من قبل مشغلي النقل الجوي لن يؤدي في معظم الحالات سوى إلى تعزيز ربحية الشركات الكبيرة المتعددة الجنسيات التي تنفذ مثل هذه المشاريع، ولن تسهم بأي شكل في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران المدني الدولي.

٣-٢ وتشير بعض التقديرات، خلال أول خمس عشرة سنة تلي تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في عام ٢٠٢٠، ومشاركة الطيران المدني الدولي في تمويل "صندوق المناخ الأخضر" لدى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، فإن الخسائر العالمية لقطاع

الصناعة ستصل إلى نحو ٢٠٠ مليار دولار أمريكي، الأمر الذي من المحتم أن يكون له تأثير سلبي على وتيرة التطور التكنولوجي الذي يشهده قطاع الطيران، لا سيما في البلدان النامية. وقد أعربت بالفعل الجمعية العمومية للايكاو، ومن بعدها مجلس الايكاو عن القلق بسبب استخدام الطيران المدني الدولي كأحد المصادر المحتملة لحشد الإيرادات من أجل تمويل الأنشطة ذات الصلة بالمناخ لدى القطاعات الصناعية الأخرى، وهو ما تعكسه الفقرة العاشرة من ديباجة "البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق." ومع ذلك، فإن تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يعني فعلياً أن قطاع الطيران الدولي سيكون أحد مصادر إعادة تمويل المشاريع البيئية التي تم تنفيذها بالفعل في القطاعات الصناعية الأخرى.

### ٣- خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) كعامل يقلل من مستوى السلامة الجوية على الصعيد العالمي، ويزيد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي

١-٣ إن تضاعف الأعباء المالية على صناعة الطيران بشكل متزايد مع الوقت سيحد بدرجة كبيرة من إمكانات تحقيق المزيد من التطور التكنولوجي لهذا القطاع، بما في ذلك تجديد أسطول الطائرات، وتنفيذ إجراءات جديدة على أساس أداء الطائرات، وغير ذلك من البرامج الرامية إلى تحسين مستوى السلامة والكفاءة التشغيلية لنظام النقل الجوي العالمي ككل.

٢-٣ ومن الواضح أن إمكانات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ترتبط ارتباطاً مباشراً بالتطور التكنولوجي الذي يشهده قطاع الطيران المدني الدولي. ومن المهم ملاحظة أن الطبيعة العالمية للنقل الجوي تحدد بشكل مسبق الآثار السلبية للفجوة التكنولوجية في بعض مناطق العالم مثل إمكان تنفيذ التطورات التكنولوجية في جميع أنحاء منظومة النقل الجوي الدولي.

٣-٣ ومع تزايد الطلب العالمي على النقل الجوي، فسيتمتع على المشغلين الجويين الذين يفتقرون إلى القدرة المالية اللازمة لتحقيق التطور التكنولوجي التوسع في تشغيل طائرات أقدم عمراً، وأقل كفاءة في استهلاك الوقود، الأمر الذي سيكون بدوره عاملاً في زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون داخل هذا القطاع، كما سيعرقل تنفيذ الإجراءات الجديدة التي تقوم على أداء الطائرة. وهذا، بدوره، سيكون ذا تأثير سلبي على إنتاج أجيال جديدة من الطائرات فيما يتعلق بانخفاض في إجمالي عدد أوامر الشراء، مما يؤثر أيضاً في خطط تطوير جيل جديد من الطائرات الأكثر كفاءة وأمناً.

٤-٣ وتشير الاعتبارات المذكورة أعلاه إلى أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي سيكون لها تأثير سلبي بالغ في إمكان تحقيق خفض حقيقي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي، وفي المستوى العام لسلامة الطيران على مستوى العالم. وعلاوة على ذلك، فإن إعادة استثمار أموال كبيرة في مشاريع تم تنفيذها بالفعل في قطاعات صناعية أخرى لن يحدث خفضاً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى العالمي، وإنما سيؤدي بدلاً من ذلك إلى زيادة ربحية الشركات متعددة الجنسيات.

#### ٤- الخسائر المالية لشركات الطيران من البلدان غير المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في المرحلة الأولى من تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق

٤-١ إن فكرة أن الدول غير المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في المرحلة الأولى من تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق سوف تكون قادرة على الحصول على "مهلة مالية" عادية على مدى السنوات الخمس المقبلة (على غرار مبدأ "الحد الأدنى") لا تتطابق مع الواقع. ويرجع ذلك إلى حقيقة أنه، اعتباراً من عام ٢٠١٧، سيطلب من جميع الدول دون استثناء البدء في إنشاء سجلات انبعاثات لمشغلي النقل الجوي على المستوى الوطني أو الإقليمي هذا. وهذا يتطلب ليس فقط إدخال تغييرات مناسبة على التشريعات الوطنية، وإنما أيضاً نشر البنية الأساسية اللازمة لعمل سجلات الانبعاثات، وتدريب الموظفين العاملين في هذا النشاط ومكافأتهم. وعلاوة على ذلك، فإن جميع هذه التكاليف العامة ليست لها علاقة مباشرة بمشاريع خفض انبعاث ثاني أكسيد الكربون.

٤-٢ إن ما يسمى "بالنهج القائم على الطريق" المقترح في الفقرة ٨ من أحكام مشروع قرار الجمعية العمومية المشار إليه يحتم على جميع المشغلين، دون استثناء، شراء أرصدة انبعاثات عند تشغيل رحلات على طرق بين دول مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في المرحلة الأولى من تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، وذلك بغض النظر عن البلد المسجلين فيها. ونظراً إلى أنه يجري في سوق النقل الجوي الدولي اليوم التشغيل بفعالية لأكثر من ٥٠ ألف طريق جوي يربط بين مدينتين، فمن الواضح أن مثل هذا "النهج القائم على الطريق" سيعقد بشكل ملحوظ من إجراءات الرصد والتحقق فيما يتعلق بانبعاثات فرادى شركات الطيران، مما يزيد، تبعاً لذلك، من مستوى النفقات العامة البيروقراطية. وبالمثل، فستضطر شركات الطيران في الدول النامية التي لا تستطيع سداد مقابل شراء أرصدة الانبعاثات إلى تغيير شبكات طريقها، الأمر الذي سيمثل بدء "طردها" من سوق النقل الجوي الدولي.

٤-٣ ومن المهم ملاحظة أن عدم وجود حوافز اقتصادية لتطوير شركات الطيران، التي لسبب أو لآخر، لا تتكبد خسائر كبيرة في مرحلة التنفيذ الأولى، سيشكل كذلك أحد عوامل إبطاء تطورها التكنولوجي، الأمر الذي يقلل بالتالي من قدرتها على المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي، فيؤدي حتماً في المستقبل إلى فقدان حصتها من السوق، فضلاً عن كل العواقب الناجمة في هذا الصدد.

#### ٥- النتائج العامة المتعلقة بتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي

٥-١ نتيجة للأسباب المذكورة أعلاه، فثمة أربع نتائج بالغة الوضوح يمكن الخلوص إليها بشأن بتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي:

(أ) تناقضها مع الهدف الاستراتيجي للايكافو بشأن "حماية البيئة"، والجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في الايكافو من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران المدني الدولي؛

(ب) سيكون لها تأثير سلبي بالغ على تنفيذ الهدف الاستراتيجي الرئيسي للايكافو - "السلامة"، فضلاً عن الهدف الاستراتيجي - "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي"؛

ج) ستكون أداة لاستخدام الطيران المدني الدولي كأحد المصادر المحتملة لحشد الإيرادات لتمويل الأنشطة المتصلة بالمناخ من القطاعات الصناعية الأخرى؛

د) ستؤدي إلى إحداث تشوهات خطيرة في علاقات السوق الناجمة عن تثبيط شركات الطيران السريعة النمو في البلدان النامية والبلدان ذات الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية، وذلك نتيجة لتشجيع المنافسة غير العادلة، وهو ما يتناقض بجلاء مع اتفاقية الطيران المدني الدولي روحاً ونصاً، وكذلك مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة.

٢-٥ تلقي النتائج المذكورة أعلاه ظلالاً من الشك على إمكان التنفيذ على المستوى العالمي التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، ويرجع ذلك إلى حقيقة أن عدداً لا بأس به من الدول الأعضاء في الايكاو تفضل التعبير عن تحفظات بشأن كل أو بعض أجزاء القرار المقترح. ويرجع ذلك إلى عدم وجود أي شكل من أشكال "آلية التنفيذ" في أحكام اتفاقية شيكاغو، ويبدو أنه من المرجح أن يكون هذا السيناريو غير مرغوب فيه بشدة. كما أن عدم وجود اتفاق فيما بين الدول الأعضاء بشأن مثل هذه القضية الهامة سيؤدي حتماً إلى توترات في العلاقات الاقتصادية بين الدول في سوق النقل الجوي. وعلاوة على ذلك، فإن فرادى الدول أو تحالفاتها الإقليمية ستحاول حماية مصالح شركات النقل الجوي الداخلي من خلال تنفيذ مختلف خطط "الضرائب البيئية" المتعلقة بالطيران المدني الدولي، كما لوحظ بالفعل من خلال النظام الأوروبي لتجارة حصص الانبعاثات (EU ETS).

## ٦- آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي كبديل معقول لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي

٦-١ من الواضح أن قهر التحديات العالمية مثل تغير المناخ لن يمكن تحقيقه إلا من خلال توحيد جهود المجتمع الدولي بأسره. والطيران المدني الدولي ملزم أيضاً بالمساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على المستوى العالمي، فضلاً عن التصدي للتحديات البيئية الأخرى.

٦-٢ خلال الاجتماع الحادي عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة (٢٦ - ٢٧/٥/٢٠١٥)، قدمت وفود الهند والصين وروسيا ورقة العمل (EAG/11-WP/3)، التي حددت الناحية المفاهيمية لمبدأ "آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي (ACDM)"، حيث اعتُبرت بديلاً معقولاً لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

٦-٣ كان القصد من المقترح هو إنشاء آلية لحشد الموارد المتاحة لقطاع الطيران المدني الدولي من أجل تمويل مشاريع طيران ذات كفاءة بيئية في الدول النامية. وكمصدر للتمويل، فقد اقترح فرض رسم بيئي من الدول يجري حسابه كنسبة ثابتة لكل طن من وقود الطائرات المستخدم في الرحلات الدولية. وتكون الجمعية العمومية للايكاو هي المسؤولة عن تحديد نسبة هذا الرسم. ومن المهم أن نلاحظ أنه، كما هو الحال في اتفاق باريس. فإن آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي تعزز مبدأ المشاركة الطوعية للدول على أساس أن تقديم المساعدة للبلدان النامية هو شرط لمشاركتها في برنامج آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي، بقدر ما هو متاح في خطتها الوطنية لخفض الانبعاثات.

٤-٦ لا صحة على الإطلاق للمزاعم القائلة بأن الرسم البيئي المذكور سيكون شكلاً آخر من أشكال الضرائب على الطيران المدني. فعلى عكس الضرائب، يمكن إيداع مثل هذا الرسم في حساب خاص لدى مؤسسة مالية، تحددتها الدولة، على أن يجري تحويله سنوياً في وقت لاحق إلى صندوق البيئة الدولي لدى الايكاو.

٥-٦ من المهم ملاحظة أنه على عكس التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فإن آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي (ACDM) تخلق علاقة مباشرة بين مقدار الرسوم البيئية التي تطبقها الدول وإجراءات حقيقية تهدف إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن هذا القطاع. ومن حيث تجارة الانبعاثات، فإن وجود مثل هذه العلاقة المباشرة بين تكلفة "وحدات الانبعاثات" ونتيجة الخفض من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون غير موجودة بحكم التعريف.

٦-٦ لن يتطلب تنفيذ آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي إقامة أي هياكل بيروقراطية مكلفة. إنما الإجراء الوحيد المطلوب هو أن تدعو الجمعية العمومية للايكاو الدول الأعضاء إلى أن تقدم إلى الايكاو دورياً بيانات إحصائية موحدة، بما في ذلك نموذج M الإحصائي نموذج "استهلاك الوقود والحركة الجوية - الخدمات الدولية والإجمالية، وشركات النقل الجوي التجاري"<sup>٢</sup>

٧-٦ من أجل الرقابة على سلامة البيانات المقدمة، يمكن استعمال بيانات إحصائية مماثلة يصدرها شركاء رئيسيين للايكاو، كاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي للمطارات (ACI). ولهذه الأسباب، فإنه يمكن الخلوص إلى أن آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي تلبّي متطلبات تسهيل الإدارة والفعالية من حيث التكلفة. وعلاوة على ذلك، فإن التكاليف العامة لتشغيل آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي تكاد تكون قريبة من الصفر.

٨-٦ بمقتضى الخطة المقترحة للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق، فقد تم وضع "شرط احترازي" يجعل من الممكن استعراض المعايير التشغيلية لتلك التدابير العالمية في حال حدوث تغييرات غير مواتية في نسبة "العرض - السعر" في كل من أسواق الكربون تتسبب في تكبد هذه الصناعة عبئاً مالياً مفرطاً. فإذا ما حدث ذلك، فإن أشد البلدان النامية ضعفاً ستكون من بين أول المتضررين. ومن الواضح أيضاً أن الانسحاب من خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق أو استعراضها سيكبد الصناعة زيادة كبيرة أخرى بالغة الإيلام والدمار من تشوهات في علاقات السوق.

٩-٦ على عكس التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، تتسم آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي بالقدرة الكاملة على التنبؤ والشفافية. وبالتالي فمن غير المتوقع أن تؤثر بأي شكل من الأشكال في التوازن القائم في العلاقات الاقتصادية داخل سوق النقل الجوي العالمي. كما أنها تولي الاعتبار الكامل لمبدأي عدم التمييز التاليين: "المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة"، و"الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول النامية".

١٠-٦ من المتوقع أن يكون الرسم البيئي، المدرج في سعر وقود الطائرات في كل مطار دولي من مطارات الدول المشاركة في آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي (ACDM)، متساوياً لجميع المشغلين، بغض النظر عن الدولة التي ينتمون إليها. وتجدر الإشارة إلى أن مبدأ المشاركة الطوعية، المقترن بمساعدة أوساط الطيران للبلدان النامية التي عبرت عن إرادتها السياسية من خلال إمداد الايكاو بخططها الوطنية لخفض الانبعاثات، يتماشى تماماً مع مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة. وفي الوقت ذاته، فإن التحسينات في البنية الأساسية لهذه الدول سيكون له تأثير إيجابي واضح في مستوى سلامة الطيران العالمي، الأمر الذي من شأنه أن يسهم أيضاً في التنمية المستدامة للطيران المدني في جميع الدول الأعضاء في الايكاو دون استثناء.

<sup>٢</sup> <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

١١-٦ ومن المتوخى أن تحدد الجمعية العمومية للايكاف مقدار الرسم البيئي على أساس ثلاث سنوات، مع الأخذ بعين الاعتبار للنطاق المتوقع للتمويل اللازم للمشاريع البيئية في مجال الطيران، الذي يوافق عليه مجلس الايكاف وتعتمده الجمعية العمومية للايكاف. على سبيل المثال، إذا كان سعر الطن الواحد من وقود الطيران في عام ٢٠٢٠، شاملاً رسماً بيئياً مقداره دولار أمريكي واحد، فإن حجم ميزانية البرنامج البيئي للايكاف سيصل إلى ما يقرب من ٣٠٠ مليون دولار أمريكي، بزيادة تقارب ثلاثة أضعاف حجم الميزانية السنوية للبرنامج العادي للايكاف. وسيتعين على مكتب الايكاف بالتعاون الفني لتنفيذ المشاريع البيئية داخل الدول من خلال برنامج الايكاف للمساعدة الفنية، مما يعطي معنى حقيقياً لشعار الايكاف "عدم ترك أي بلد وراء الركب" بما يحقق الامتثال الكامل لأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة.

١٢-٦ كما يأخذ برنامج آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي في الاعتبار الكامل جهود شركات الطيران التي استثمرتها بالفعل في تحسين كفاءة استهلاك الوقود في أسطول طائراتها، فضلاً عما سبق أن اتخذته شركات الطيران من إجراءات قبل استحداث هذه الآلية، بما في ذلك إدارة أنشطة الطيران الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومن ناحية أخرى، فإن اتخاذ عام ٢٠٢٠ كخط أساس للانبعاثات وفقاً للمنصوص عليه في مشروع تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران سيشجع شركات الطيران على تعظيم انبعاثاتها بشكل كامل حتى عام ٢٠٢٠ سعياً إلى تخفيف العبء الضريبي للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق لبعض الوقت بعد ذلك التاريخ. ومن المهم ملاحظة أن أسلوب التنفيذ على مرحلتين للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق يستبعد في حد ذاته إمكان تحقيق الهدف العالمي الطموح المعني بمبدأ "الحياد الكربوني" بعد عام ٢٠٢٠ (CNG2020)، نظراً لأنه من المقترح "أن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، كنتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات، لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي مشغل مدرج في الخطة" (الفقرة ١٢ من منطوق مشروع قرار الجمعية العمومية، المرفق، A39-WP/xx).

١٣-٦ إن فكرة إنشاء صناديق تمويل دولية تحت رعاية الايكاف ليست جديدة. ففي عام ١٩٩٨، تناولت الدورة ٣٢ للجمعية العمومية للايكاف مسألة تأسيس "صندوق النقد الدولي للايكاف" لأغراض تمويل تنفيذ عناصر مشروع الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) والمشاريع الأخرى المتعلقة بسلامة الطيران على المستوى العالمي. بيد أنه خلافاً للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق، فإن الحاجة إلى تنفيذ هذه المبادرة ليست من إملات التحديات العالمية التي تؤثر في الأمن والتنمية المستدامة لجميع البلدان، دون استثناء.

## ٧- خلاصة واستنتاج

١-٧ الجمعية العمومية مدعوة إلى النظر في مشروع قرار الجمعية العمومية البديل المرفق بالورقة، "البيان الموحد بسياسات الايكاف وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" الذي ينص على تنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس "آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي".

-----



## المرفق

قرار الجمعية العمومية ٣٩-...: البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة -  
الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

(١) لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛ **لوحش نقول لزة لئخ لم** **للقوب ٠٧ لم فف نطق لئ بطقع له لئ ب ٢٧-٠٧**

(٢) وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية والأساليب المتبعة في الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على إمكانية تطبيقها وطابعها العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي والمقترح المقدم من قطاع الطيران وسائر المستجندات الدولية، حسب الحالة، ومن دون الإخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛ **لوحش نقول لزة لئخ لم للقوب ٠٨ (أ) لم فف نطق لئ بطقع له لئ ب ٢٧-٠٧**

(٣) وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للايكاو؛ **لوحش نقول لزة لئخ لم للقوب ٠٨ (ب) لم فف نطق لئ بطقع له لئ ب ٢٧-٠٧**

(٤) وتسليماً بأن الايكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران المنبثقين عنه، والرامي إلى وضع توصية للخطة العالمية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق وعناصر التصميم وآليات التنفيذ التابعة للخطة، بما في ذلك تحليل الاتجاهات المختلفة فيما يتعلق بتوزيع الالتزامات؛ **لوحش نقول لزة لئخ لم للقوب ٠٨ (ج) لم فف نطق لئ بطقع له لئ ب ٢٧-٠٧**

(٥) وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛ **لوحش نقول لزة لئخ لم للقوب ٠٨ (د) لم فف نطق لئ بطقع له لئ ب ٢٧-٠٧**



فإن الجمعية العمومية:

١ - تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

١ مكرر - وتسلم بالتقدّم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وأي تدابير أخرى، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛ **لتركب لم يتخذ في ذلك**

٢ - وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛ **لن لا يتخذ . للمعدن ومجرر ح .**

٣ - تقرّر، في حال عدم وجود أي أساس علمي، استبعاد الهدف العالمي الطموح المعني بالحياد الكربوني لعام ٢٠٢٠ من الاعتبار مرة أخرى للتعارض مع الإمكانيات الحقيقية لهذا القطاع، ولتركيز الجهود على تحقيق الهدف العالمي الطموح بتحقيق زيادة سنوية في كفاءة استهلاك الوقود بنسبة اثنين في المائة، دون استبعاد تحقيق زيادة أكبر من هذا المعدل بناء على التطورات التكنولوجية الجديدة في مجال الطيران في المستقبل المنظور؛

٤ - وتشدّد على الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛ **لن لا يتخذ في ذلك**

٤ مكرر- وتقرّر أنه في روح من اتفاق باريس بشأن المناخ، فإن آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي ستكون هي التدبير الوحيد القائم على آليات السوق المطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛ **لن لا يتخذ في ذلك**

٥ - وتطلب إلى مجلس الايكاو أن يقوم في أقرب وقت ممكن بتطوير خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق كآلية للتنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي، وذلك بهدف تحقيق أفضل النتائج الممكنة فيما يتعلق بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي من خلال وضع حوافز اقتصادية لتنفيذ تكنولوجيات موفرة للطاقة وتوفير المساعدة الموجهة من أجل تنفيذ مشاريع ذات كفاءة بيئية للدول النامية التي تقرر طوعاً المشاركة في التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي؛ **لن لا يتخذ في ذلك**

٦- وتطلب إلى مجلس الايكاو أن يقوم في أقرب وقت ممكن بإعداد موقف صندوق البيئة الدولي للايكاو (IEF) من أجل جمع الرسوم البيئية من الدول المشاركة في آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي على أساس طوعي، وتجهيز المواد الإرشادية المناسبة لضمان قيام تلك الدول بتطوير أحكام مناسبة في قوانينها الوطنية وتقوم بتنفيذها، بحيث تنص على إجراء لتحديد الرسوم البيئية وتحويلها إلى صندوق البيئة الدولي للايكاو؛

٧- وتقرر عقد اجتماع رفيع المستوى بشأن حماية البيئة في عام ٢٠١٨ لتقييم مدى استعداد الايكاو والدول الأعضاء لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق على أساس آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي في عام ٢٠٢٠؛

٨- وتحث الدول الأعضاء على بذل كل جهد ممكن للوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية وقرارات الجمعية العمومية، وذلك من أجل دعم عمل المنظمة في مجال النقل الجوي، وعلى وجه الخصوص، من أجل التقديم في أسرع وقت ممكن لأوفي بيانات إحصائية وغيرها من البيانات، بما في ذلك معلومات عن استهلاك الوقود والحركة الجوية - الخدمات الدولية والإجمالية، وشركات النقل الجوي التجاري (نموذج التقارير M<sup>٣</sup>)؛

٩- وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة، التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعرض في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، التي تُتخذ أساساً لتوفير المساعدة الفنية الموجهة ضمن إطار آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي، ورصد التقدم المحرز بشأن تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه يتعين وضع منهجية في إطار الخطة لتقييم الخفض في الانبعاثات الذي حققه المشغل في سنة معينة باستخدام العناصر المتاحة من سلة التدابير، بما في ذلك أنواع الوقود البديل المستدامة؛ **التي لا تخضع لملف عمل أساساً ولا تخضع لملف عمل ذي نطاق دولي ولا لبعو هيئة** **التي تهدف**

١٠- وتسلّم بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، لا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تحديد أوليات توفير المساعدة الفنية إليها ضمن إطار آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي؛ **التي لا تخضع لملف عمل . انظر . التي تخضع** **التي تخضع شديداً - السماح بالمعاملة المختلفة**

١١- وتدعو جميع الدول إلى البت في أقرب وقت ممكن بشأن الانضمام إلى آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي، وإبلاغ مجلس الايكاو رسمياً عن عزمها في هذا الصدد؛

١٢- وتحيط علماً بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن نظام الرصد والإبلاغ والتحقق، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله في أقرب وقت ممكن بشأن نظام قياس الانبعاثات على أساس البيانات الإحصائية التي تقدمها الدول دورياً، وضمان التحقق منها على أساس البيانات الإحصائية الواردة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، بحيث يتسنى تطبيق آلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛ **التي لا تخضع لملف عمل ولا للإبلاغ ولا لملف عمل**



