



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧: حماية البيئة - "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كورسيا)

معالجة التكاليف المتوقعة في إطار خطة كورسيا

(ورقة مُقدّمة من باكستان)

الموجز التنفيذي

تسلط ورقة العمل هذه الضوء على ضرورة معالجة الآثار المالية المترتبة على تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (المعروفة باسم خطة كورسيا)، ولا سيما بالنسبة للدول النامية. فبعد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكافو، جرت مراجعة خط الأساس لخطة كورسيا، وهو ما يُتوقع أن يؤدي إلى أول عامل نمو قطاعي إيجابي لعام ٢٠٢٤، وأن يُلزم مشغلي الطائرات بتحمل التزامات تعويضية من شأنها أن تؤدي إلى تكبد تكاليف إضافية، ترجع في الأساس إلى شراء أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا وكذلك وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا.

ومن المتوقع أن تواجه الدول النامية، التي تعتبر الطيران عاملاً تمكينياً حيوياً للتنمية الاجتماعية الاقتصادية لديها، تكاليف امتثال مرتفعة بشكل غير متناسب مع ما ستجنيه من مزايا. ويرجع ذلك إلى النطاق المحدود للمواد الأولية اللازمة لإنتاج أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا وضيق نطاق وحدات التعويض المؤهلة بموجب المعايير الحالية لوحدة الانبعاثات المؤهلة. وعلاوة على ذلك، فإن الحواجز الفنية والمالية التي تحول دون ترخيص أنواع الوقود المستدام وإنتاجها تثبط من عزيمة المنتجين في تلك المناطق. وقد تحد هذه التحديات من مساهمة الدول النامية في تحقيق الأهداف المناخية العالمية.

ولضمان فعالية وشمول العمل المناخي في إطار خطة كورسيا، فإن الإيكافو مدعوة إلى مراجعة وتوسيع معاييرها الخاصة بكل من أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا.

ومن خلال معالجة هذه الحواجز المتعلقة بالتكلفة، يمكن للإيكافو تعزيز ما تتسم به خطة كورسيا من نزاهة ومساواة في التعامل، وضمان اتساع نطاق المشاركة الدولية، ودعم التنمية المستدامة للطيران في الاقتصادات الناشئة.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) أن تطلب من الإيكافو مراجعة معايير أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا، بما في ذلك توسيع نطاق المواد الأولية المقبولة والحد من الحواجز التي تعرقل المنتجين في الدول النامية؛

(ب) أن تطلب من الإيكافو مراجعة وتوسيع قائمة وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، بما في ذلك التعويضات المحتملة بموجب آلية المادة ٦-٤ من اتفاق باريس؛

ج) أن تتخذ كل الإجراءات الممكنة لتخفيف العبء المالي عن الدول النامية ومشغلي الطائرات لديها، المتكبد في تنفيذ خطة كورسيا.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتمثل في "الطيران المستدام بيئياً".
الآثار المالية:	
المراجع:	

١ - المقدمة

١-١ لا تزال خطة كورسيا في مرحلتها الأولى من التنفيذ. وفي قرار اتُخذ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، وافقت الدول الأعضاء على مراجعة خط الأساس المستخدم لحساب التزامات التعويض بموجب الخطة. وعلى ذلك اتُخذ القرار بتعديل خط الأساس لخطة كورسيا لضمان جدوى تأثيرها في إدارة انبعاثات الطيران.

٢-١ ويضع تطبيق خط الأساس المنقح هذا عبئاً اقتصادياً غير متناسب على الدول النامية، مما قد يؤثر في القدرة التنافسية والترابطية لقطاعات الطيران لديها. ومن المتوقع أن يسفر خط الأساس المعدل عن أول عامل نمو قطاعي إيجابي من أجل عام ٢٠٢٤، مما يعني أن التعويض سيكون ملزماً من قبل مشغلي الطائرات الخاضعين لمتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق، الذين يعملون على الطرق بين الدول المشاركة طوعاً في خطة كورسيا.

٣-١ وسوف تؤدي متطلبات التعويض إلى تكبد المشغلين لتكاليف إضافية، وتحديدًا لشراء أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، وذلك من أجل تقليل الانبعاثات وتعويضها، على التوالي.

٤-١ ومن المرجح أن تواجه الدول النامية عبئاً أكبر نسبياً، نظراً لأن الطيران هو المحرك الرئيسي لنموها الاقتصادي وغالباً ما يعمل المشغلون لديها بهوامش ربح ضيقة.

٥-١ ويُطلب من الإيكاو أن توسع معايير أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا من أجل تعظيم خيارات خفض التكاليف المتاحة لمشغلي الطائرات في الدول النامية، مع ضمان استمرارها في الوفاء بتمويلاتها في مجال العمل المناخي.

٢ - المناقشة

١-٢ تتمثل إحدى المشاكل المتعلقة بأنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا في محدودية نطاق المواد الأولية المقبولة بموجب معايير أنواع الوقود المؤهلة، مما يحد من توافرها، وذلك نظراً لأن المعايير الحالية لا تعتد بالعديد من المواد الأولية المحتملة المتاحة في الدول النامية. ومع التكاليف المرتفعة بالفعل فيما يتعلق بإنتاج أنواع الوقود المؤهلة تلك، فإن هذا النهج يضع عبئاً مالياً إضافياً على مشغلي الطائرات الذين يحاولون تقليل التزاماتهم التعويضية بموجب خطة كورسيا.

٢-٢ وثمة شاغل آخر يتمثل في أن التعقيدات الفنية التي ينطوي عليها ترخيص الاستدامة وتقييم دورة حياة أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا تشكل رادعاً للمنتجين في البلدان النامية يصدهم عن التقدم بطلب لترخيص الاستدامة بموجب الخطة. وعلاوة على ذلك، ونظراً لارتفاع الاستثمار الرأسمالي المطلوب لتأسيس مرافق إنتاج أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا، فإن هذا النهج الذي تتبعه الإيكاو يقلل من المساهمات المحتملة التي يمكن أن تقدمها الدول النامية حتى وإن كان لديها كميات كبيرة من المواد الأولية اللازمة.

٣-٢ وفيما يتعلق بوحدة الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، اعتمدت الإيكو نهجا تقيديا يحد من نطاق التعويضات المؤهلة. وعلى الرغم من أن التشديد على تجنب ازدواج العد أمر مفهوم، فإن هناك حاجة إلى مراجعة العملية الحالية والنظر في إدراج تعويضات إضافية. وعلى وجه التحديد، قد تنظر الإيكو في الاستعادة من الأحكام بموجب آلية المادة ٦-٤ من اتفاق باريس، التي تتماشى مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، ولا سيما المشاريع بموجب المادة ٦-٤. وبما أن الأمم المتحدة ستعتمد بهذه المشاريع باعتبارها مقبولة، فقد تنظر الإيكو في إدراجها كوحدة انبعاثات مؤهلة لخطة كورسيا للمساعدة على توسيع المعروض من التعويضات.

٤-٢ وبناء على ما سبق، فإن الإيكو مدعوة إلى العمل بشكل استباقي من أجل تخفيف العبء المالي على مشغلي الطائرات في البلدان النامية، وبالتالي الوفاء بالتزاماتهم المناخية مع دعم التنمية المستدامة للطيران في هذه الدول في الوقت ذاته.

٣- الخلاصة

١-٣ يُرجى من الإيكو مراجعة معايير الأهلية من أجل أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا وكذلك وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، وذلك بهدف تخفيف الأعباء المالية على الدول النامية ودعم نموها الأساسي في مجال الطيران، مع تحقيق أهداف العمل المناخي. فتوسيع نطاق معايير الأهلية لن يؤدي فقط إلى تحسين الفعالية من حيث التكلفة، بل سيضمن أيضا سير العمل المناخي بطريقة تتفق مع مبدأ الإيكو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

— انتهى —