A40-WP/290
EX/120
2/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

خطة كورسيا: العمل الضروري في المستقبل

(ورقة مقدمة من البرازيل)

الموجز التنفيذي

وافقت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو على خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، وأخرجت بذلك أول إجراء قائم على السوق ومطبق في العالم أجمع لصناعة واحدة. وتؤيد البرازيل جزء التنسيق الدولي الذي يسهم في تحقيق انبعاثات غازات الدفيئة والنهوض بالتنمية المستدامة للطيران المدني الدولي وتلتزم إلتزاما كاملا بتنفيذ خطة كورسيا.

وقد حددت البرازيل معيارين يتطلبان الاهتمام الخاص من جانب المجلس لضمان نجاح تنفيذ الخطة. يتمثل الأول في معيار لحساب خط الأساس للأطراف الجديدة التي تدخل هذا المجال. ويعتبر تعريف خط الأساس للأطراف الجديدة قضية غير محسومة من جانب هيئات الايكاو التقنية التي ستكون لها تطبيقات عملية حين يصبح النهج الفردي ثابتا في مكانه. ولن يكون لدى جميع مشغلي الطائرات الذين بدأوا العمل دوليا بعد عام ٢٠١٩، لن يكون لديهم خط أساس للفترة ٢٠١٩–٢٠٢٠، ولذلك لن يكون من الممكن لهم حساب النمو الفردي لانبعاثاتهم. أما المعيار الثاني فهو قرار من المجلس عن الوحدات المؤهلة والاعتراف بالظروف الخاصة لآليات إطار إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) والبرازيل ترى بقوة أن آلية التنمية النظيفة (CDM) لبروتوكول كيوتو والآلية الخاصة التي نشأت بموجب المادة ٦، الفقرة ٤ من اتفاقية باريس تشكل أساسا للتنفيذ الناجح لخطة كورسيا، حيث أنها يمكن أن تقدم وحدات ذات حجم كبير، مع تأمين النزاهة البيئية.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بأن الايكاو ستقرر بشأن معايير خط الأساس للداخلين الجدد، والنظر في الآثار الناتجة عن قصور المعيار القوي الذي يقيس قيام النهج الفردي؛

ب) تطلب من المجلس أن يقدم المشورة لتعريف خط الأساس للداخلين الجدد، والذي عليه أن يتفادى الممارسات المضادة للمنافسة؛

ج) ترحب بإنشاء هيئة استشارية فنية (TAB) وتطلب إلى المجلس النظر في توصياتها في أقرب فرصة ممكنة، مع الاعتراف بالظروف الخاصة لآليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ) – حماية البيئة
الآثار المالية:	لا تنطبق

المراجع:	• قرار الجمعية العمومية للايكاو A39-3

١- المقدمة

١-١ وافقت الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو على خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) التي أنشأت أول إجراء قائم على السوق ومطبق في العالم أجمع لصناعة واحدة. وخطة كورسيا باعتبارها إجراء مؤقتا وإضافيا، تمثل إنجازا مهما يؤكد من جديد على الالتزام الدولي للتنمية المستدامة للطيران المدني.

١-٢ ووافق المجلس، في الدورة ٢١٤، على القواعد والأساليب الدولية (SARPs) المتعلقة بخطة كورسيا (الملحق ١٦، المجلد الرابع). وتشكل القواعد والأساليب الدولية وتنفيذ عناصر التنفيذ حزمة كورسيا، وهي مجموعة القواعد والتوصيات والإرشاد والأدوات الضرورية للتشغيل الملائم لخطة كورسيا.

١-٣ وقد ثبتت خطة كورسيا في مكانها بالفعل، وينبغي أن تتخذ الدول الإجراءات الضرورية لتنفيذ عمليات رصد الانبعاثات والإبلاغ عنها والتحقق منها (MRV) وفقا للقواعد والتوصيات الدولية التي تمت الموافقة عليها. وتفهم البرازيل أن عمليات الرصد والإبلاغ والتحقق تمثل الدعامة الرئيسية لخطة كورسيا، لأن الحصول على بيانات النوعية عن الانبعاثات سيكون أمرا حاسما للنزاهة البيئية لهذه الخطة. وفي هذا الصدد، من المهم الاقرار والترحيب بالعمل الذي تقوم به أمانة الايكاو، بالتنسيق مع الدول الأعضاء، والنهوض بالتدريب وعقد الحلقات الدراسية ضمن برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA).

١-٤ واعترافا منها بالتقدم في إعداد عناصر التنفيذ الرئيسية لخطة كورسيا، تبرز البرازيل أن بعض القضايا المهمة ما زالت قيد النقاش، وتدعو الجمعية العمومية إلى معالجتها وإصدار تعليماتها إلى المجلس في هذا الخصوص.

٢- المناقشة

٢-١ تلتزم البرازيل بتنفيذ خطة كورسيا بشكل كامل. وقد أدخلت الحكومة الفصلين ١ و ٢ من الملحق ١٦، المجلد الرابع في النظام المحلي التنظيمي، الذي يضع الأساس لعمليات الرصد والإبلاغ والتحقق للانبعاثات. ويجري حاليا النظر في إدخال الفصلين ٣ و ٤ داخل الإطار التنظيمي الوطني، لأنها تتطلب التنسيق بين مختلف الهيئات الحكومية.

٢-٢ وفي إطار عملية تنفيذ خطة كورسيا، حددت البرازيل معيارين سيتطلبان الاهتمام بشكل خاص وعاجل من جانب المجلس.

٢-٣ أول المعيارين هو تعريف حساب الخط الأساسي لدخول الأطراف الجدد. ومنذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، أعربت البرازيل عن اهتمامها بشأن كيفية قيام النهج الفردي بإظهار تشوه السوق، لأنه يحبذ الأسواق المتطورة والناضجة ويفرض عبئا أكبر على الأسواق النامية وغير الناضجة، والأشياء التي تعترض على مبدأ المسؤوليات الشائعة ولكنها مختلفة، المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وبالإضافة إلى ذلك، وبينما تستمر المناقشات على تنفيذ الفصل الثالث بين العديد من الهيئات الحكومية في البرازيل، ذكر الخبراء أن النهج الفردي، الذي يعرف تعويض الالتزام إستنادا إلى نمو مشغل الطائرات، سيحبذ بوضوح مشغلي الطائرات الذين ثبتوا أقدامهم في السوق، بينما تفرض عبئا أكبر على الداخلين الجدد ومشغلي الطائرات في مرحلة النمو. وهذا لن يكون معارضا للمبدأ في اتفاقية شيكاغو الخاص بعدم التمييز فحسب، بل سيكون أيضا غير متفق مع القوانين والأنظمة الوطنية الخاصة بالمنافسة.

٢-٤ إن تعريف خط الأساس للداخل الجديد، عندما يكون النهج الفردي قد ثبت في مكانه، يمثل مسألة لم تحل من جانب هيئات الايكاو التقنية. وحتى بالرغم من الآثار العملية لعدم تعريف معايير لتحديد "خط الأساس للداخلين الجدد سوف يظهر فقط عندما يطبق النهج الفردي، ويؤثر غياب هذا المعيار في كل مشغل طائرة بدأ عملياته اعتبارا من العام ٢٠١٩ وكل واحد آخر سيبدأ عملياته. ومشغلو الطائرات هؤلاء لن يكون لديهم خط أساس في الفترة ٢٠١٩-٢٠٢٠، ولذلك لن يكون من الممكن حساب النمو الفردي للانبعاثات لديهم، في حين أنه عندما يكون النهج القطاعي ثابتا في مكانه، فإن الحساب يكون بسيطا، لأن نفس النسبة ستنطبق على جميع العاملين (عامل النمو القطاعي الذي قامت الايكاو بحسابه). ولم يعالج القرار A39-3 مسألة خط الأساس للداخلين الجدد في النهج الفردي. ومع إقرارها بأن هذا جانب فني يجب أن تعالجه لجنة الايكاو لحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، تبرز البرازيل أن طلبا من الجمعية العمومية إلى المجلس لإعطاء إرشاد سياسي حول هذا الموضوع يعد أمرا ضروريا. واعتمادا على المعيار المقرر، فإن العبء على الداخلين الجدد يمكن أن يكون نسبيا أعلى بكثير عما هو على مشغلي الطائرات الذين ثبتت أقدامهم منذ وقت طويل، وهو ما يبرز ممارسة مضادة للتنافس.

٢-٥ أما المعيار الثاني الذي تود البرازيل أن تبرزه فهو تعريف الوحدات المؤهلة. فشراء وحدات معقولة من الانبعاثات يعد أمرا أساسيا لضمان النزاهة البيئية لخطة كورسيا. والبرازيل ترى بقوة أن آلية التنمية النظيفة في بروتوكول كيوتو والآلية التي نشأت بموجب المادة ٦، الفقرة ٤ من اتفاقية باريس هي أساسية للتنفيذ الفعال لخطة كورسيا، وهذا هو السبب الذي قررت الدول الأعضاء في الايكاو أن تمنحهم أهلية مميزة بموجب الخطة، كما يرد في الفقرة ٢١ من القرار A39-3. وسوف يحتاج مشغلو الطائرات إلى تخفيضات معتمدة كبيرة لتحقيق إلتزاماتهم التعويضية بدء من عام ٢٠٢١، ويمكن لآليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أن توفر لهم كميات كبيرة، مع ضمان النزاهة البيئية. وتشدد البرازيل أيضا أنه، وفقا للفقرة ٢٤ من القرار A39-3، فإن الدول الأعضاء طلبت من المجلس أن ينهض باستخدام وحدات الانبعاثات التي تعود بالنفع على الدول النامية.

٢-٦ وترحب البرازيل بإنشاء هيئة إستشارية فنية في عام ٢٠١٨، وتتطلع إلى توصياتها بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة إلى المجلس. وقيام المجلس باتخاذ قرار مبكر، مع احترام الإجراءات المتفق عليها واستجابة لمعايير جميع وحدات الانبعاثات بشكل متوازن، ستضمن أن مشغلي الطائرات يعقدون شراء وحدات مؤهلة كجزء من فئات أعمالهم. وسوف يرسل هذا القرار علامة واضحة إلى سوق الكربون ويزيد إدراك جهات الأعمال بخطة كورسيا وقواعدها بين مختلف البرامج. وسوف يعيد هذا القرار التأكيد ويقر بالظروف الخاصة المذكورة في آليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إذ أن الآليات متعددة الأطراف هي المفتاح الأساسي للتنفيذ الناجح لالتزامات التعويض المذكوراة في خطة كورسيا.

– انتهى –