



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ

التنمية الناجحة لصناعة الطيران المستدام تحتاج إلى

الانتقال العادل نحو مستقبل خالٍ الكربون

(ورقة مقدّمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF))

الموجز التنفيذي

تسلط ورقة العمل هذه الضوء على أن عملية الانتقال الخضراء الفعالة والناجحة لصناعة الطيران العالمية يجب أن تكفل الانتقال العادل. ويجب إدارة إزالة الكربون من صناعة الطيران بطريقة مسؤولة اجتماعياً بحيث لا تترك أي منطقة أو أي عامل وراءها. وسيكون الحوار الاجتماعي الجيد بين الشركاء الاجتماعيين الأقوياء أمراً أساسياً لضمان الانتقال الناجح. وينبغي أن يقوم الشركاء الاجتماعيون والسلطات المعنية بصياغة خطط عمل قطاعية بمشاركة المجتمع المدني. وستكون حقوق المعلومات والتشاور، وتوقع التغيير، والتخطيط الملائم الذي يُشارك فيه الشركاء الاجتماعيون والسلطات الوطنية أمراً حيوياً لضمان أن يكون الانتقال مقبولاً اجتماعياً.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) تعزيز الاستدامة طويلة الأجل وجهود إزالة الكربون من صناعة الطيران العالمية من خلال جعل مفاهيم "الانتقال

العادل" و"التحول المنصف" و"الاستدامة الاجتماعية" مفاهيم متكاملة؛

(ب) النظر في إنشاء لجان انتقال عادل تضم جميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني على الصعيد الوطني؛

(ج) مطالبة منظمة الطيران المدني الدولي ICAO بدراسة دور وعمل فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل التي

تم إطلاقها مؤخراً بهدف إنشاء هيئة مماثلة لها في صناعة الطيران العالمية

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "حماية البيئة".
الآثار المالية:	غير منطبق.

¹ قدّم الاتحاد الدولي لعمال النقل هذه الورقة باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

<p>قرار الجمعية العمومية A40-18 - "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"</p> <p>مبادئ منظمة العمل الدولية التوجيهية للانتقال العادل نحو اقتصادات ومجتمعات مستدامة بيئياً للجميع</p> <p>إعلان تولوز بشأن الاستدامة المستقبلية وإزالة الكربون من الطيران</p> <p>اتفاق باريس بشأن تغيير المناخ في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية</p> <p>اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات</p>	<p>المراجع:</p>
---	-----------------

١- المقدمة

١-١ تُعتبر التنمية المستدامة مفهوماً بالغ الأهمية في القرن الحادي والعشرين، فضلاً عن كونها موطن اهتمام رئيسي لصانعي القرار المشاركين في تطوير البنية التحتية للنقل. ولذلك ليس من المستغرب أن تكون التنمية المستدامة إحدى نقاط الانطلاق المشتركة للتفاعل بين جميع أصحاب المصلحة في صناعة الطيران العالمية.

٢-١ على مدى العقود القليلة الماضية، كانت هناك سلسلة من المبادرات المختلفة على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية تهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة لصناعة الطيران.

٣-١ اشتملت هذه الجهود على العديد من المبادرات الوطنية للتخفيف من انبعاثات الكربون الناجمة عن الرحلات الجوية المحلية والدولية. على سبيل المثال، على المستوى الإقليمي، غطى نظام الاتحاد الأوروبي لمقايضة الانبعاثات (ETS) الرحلات الجوية داخل منطقة الاتحاد الأوروبي، بينما غطى مخطط منظمة الإيكاو لتعويض الكربون وخفضه في الطيران الدولي "كورسيا" (CORSIA) النقل الجوي الدولي.

٤-١ تقوم صناعة الطيران أيضاً بإجراءات لإزالة الكربون، ولا سيما من خلال الاتحادات الصناعية، بما في ذلك الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والمجلس الدولي للمطارات (ACI). وعلاوة على ذلك، أنشأ خبراء صناعة الطيران مجموعة عمل النقل الجوي (ATAG) للعمل معاً بشأن قضايا التنمية المستدامة للصناعة في عام ١٩٩٠.

٥-١ كما عززت بعض التطورات الدولية الرئيسية الأخرى دور التنمية المستدامة. واتفاق باريس بشأن تغيير المناخ والذي أقرته اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التغير المناخي يدعم مساراً يهدف لتحويل التنقل في العالم خلال العقود المقبلة. وقد هيأ اتفاق باريس الظروف المناسبة لصناعة النقل لوضع خريطة طريق نحو الحياد الكربوني.

٦-١ في الآونة الأخيرة، في ٢٠٢٢/٢/٤، تم اعتماد إعلان تولوز بشأن الاستدامة المستقبلية وإزالة الكربون من الطيران خلال قمة الطيران للاتحاد الأوروبي التي عُقدت تحت الرئاسة الفرنسية لمجلس الاتحاد الأوروبي^٢.

٧-١ إن المفاوضات الأوروبية، والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي البالغ عددها ٢٧ دولة، و ١١ دولة أخرى أعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني وهي (ألبانيا، وجورجيا، وآيسلندا، ومولدوفا، وموناكو، ومقدونيا الشمالية، والنرويج،

^٢ الإعلان بشأن الاستدامة المستقبلية وإزالة الكربون من الطيران، والذي تم تبنيه في قمة الطيران للاتحاد الأوروبي: [الإنجليزية/الفرنسية](#)

وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، والمملكة المتحدة) قد أكدوا على دعمهم لهدف تحقيق الحياد الكربوني في صناعة الطيران بحلول عام ٢٠٥٠.

٨-١ كما دعم هذا الالتزام ما يقرب من ١٥٠ شركة وأصحاب مصلحة رئيسيين، بمن فيهم الاتحاد الأوروبي للصناعات، والزراع الأوروبي للـITF، وهو الاتحاد الأوروبي لعمال النقل (ETF). ويدعو الإعلان البلدان والمنظمات الدولية الأخرى إلى الانضمام إلى الإعلان، وإلى المشاركة في وضع خرائط طرق قطاعية، والعمل معاً من أجل صناعة طيران داخلية مستدامة وخالية من الكربون.

٢- البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة للطيران

١-٢ تتمثل إحدى مزايا إعلان تولوز، الذي جمع بطريقة غير مسبقة أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص معاً، في أنه يتبنى منظوراً شمولياً. وهذا يتماشى مع الأدبيات الواردة في هذا الصدد، والتي تشير إلى أن التنمية المستدامة تقوم على ثلاث ركائز هي: البيئة والاقتصاد والمجتمع. وكل بعد من هذه الأبعاد مرتبط بالآخر.

٢-٢ هذه الحالة المترابطة تُوحى بأنه لا يمكن تحقيق التنمية المستدامة إلا عندما يتم تعزيز كل ركيزة بالتضافر مع الركائز الأخرى وبطريقة شمولية.

٣-٢ على سبيل المثال، تؤكد المادة الثامنة من الإعلان على "أهمية تعزيز الاستدامة الاجتماعية للنقل الجوي ومعالجتها في نفس الوقت إلى جانب الاستدامة البيئية والاقتصادية للنقل الجوي".

٤-٢ بالتوازي مع التأكيد الوارد أعلاه، يُعلن الموقعون ما يلي:

"أ) السعي إلى تحقيق التواصل المستدام والشامل بيئياً واجتماعياً واقتصادياً في أوروبا وفي جميع أنحاء العالم.
(...)

د) الإقرار بالبعد الاجتماعي للانتقال نحو الطيران المستدام وأهمية تعزيز الاستدامة الاجتماعية والانتقال العادل^٣، بوسائل من ضمنها الحوار الاجتماعي المناسب الذي يتم إجراؤه في جميع المراحل، فضلاً عن إعادة تأهيل العمال وصقل مهاراتهم."

٣- الأساس القانوني

١-٣ إن العناصر الأساسية للانتقال العادل متجذرة بالفعل في القانون الدولي لحقوق الإنسان.

٢-٣ ينعكس الانتقال العادل بوضوح في المقدمة التمهيدية لاتفاق باريس المذكور أعلاه. غير أن المقدمة التمهيدية، وكما تنص اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، تُشكل جزءاً لا يتجزأ من نص أي معاهدة، وهي بالغة الأهمية في تفسير المعاهدة لأنها تشير إلى سياق المعاهدة وموضوعها والغرض منها.

^٣ يمكن الوصول إلى المبادئ الأساسية "لانتقال العادل" من موقع منظمة العمل الدولية على الإنترنت:
https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/WCMS_824102/lang--en/index.htm

٣-٣ رغم أن المقدمة التمهيدية للمعاهدة قد لا تكون قادرة على إنشاء الحق في حد ذاتها، إلا أن أهمية المقدمة لتفسير اتفاق باريس لها مكانتها. ويجب على الدول المصادقة على الاتفاق الامتثال لالتزاماتها في مجال حقوق الإنسان عند تنفيذ تدابير التخفيف من آثار المناخ بموجب الاتفاق.

٤-٣ في عام ٢٠١٥، قام أعضاء منظمة العمل الدولية بمزيد من التفصيل لمضمون مفهوم الانتقال العادل، واعتمدوا بالإجماع "المبادئ التوجيهية للانتقال العادل نحو اقتصادات ومجتمعات مستدامة بيئياً للجميع". وتحدد هذه المبادئ التوجيهية مجالات السياسة الرئيسية لمعالجة الاستدامة البيئية والاقتصادية والاجتماعية، والتي تشمل سياسات الاقتصاد الكلي، وحقوق العمل الأساسية، والسلامة والصحة المهنية، والحماية الاجتماعية، من بين مجالات أخرى. وعند الاقتضاء، فإن الحق في الانتقال العادل يتطلب التزامات من جانب الدول، بما في ذلك تخصيص الموارد اللازمة لضمان معالجة مجالات السياسة العامة هذه بطريقة شاملة.

٥-٣ في أكتوبر ٢٠٢١، اعتمدت الدورة رقم ٤٨ لمجلس حقوق الإنسان قراراً بشأن إقرار وتنفيذ حق الإنسان في بيئة نظيفة وآمنة وصحية ومستدامة. وللوفاء بذلك، ينبغي أن يكون الحق في الانتقال العادل جزءاً من المعادلة باعتباره ضماناً ضرورياً للعمال والمجتمعات.

٤- المبادرة الرائدة والملهمة

للصناعة البحرية

١-٤ يعتقد الـITF أن صناعة الطيران العالمية يمكن أن تستلهم من الخطوات الرائدة التي اتخذتها الصناعة البحرية.

٢-٤ خلال مؤتمر الأطراف COP26، تم تشكيل فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل. وتجمع فرقة العمل ما بين غرفة الشحن الدولية (ICS) والـITF، والميثاق العالمي للأمم المتحدة، ومنظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية (IMO).

٣-٤ تتفق كل هذه المنظمات المكونة لفرقة العمل على أن إنشاء الانتقال العادل يجب أن يكون في صميم عملها. ويرتكز عمل فرقة العمل على المبدأ القائل بأنه لكي يكون هذا الانتقال عادلاً، يجب أن يكفل سلامة وصحة القوى العاملة البحرية ويحمي سبل معيشتها.

٥- الاستنتاجات

١-٥ يرى الـITF، والاتحاد الدولي للصناعات^٤، والاتحاد الأوروبي للصناعات أن عملية الانتقال الأخضر الفعالة والناجحة يجب أن تكفل الانتقال العادل. وبعبارة أخرى، يجب إدارة إزالة الكربون من صناعة الطيران بطريقة مسؤولة اجتماعياً بحيث لا تترك أي منطقة أو أي عامل وراءها.

٢-٥ سيكون الحوار الاجتماعي الجيد بين الشركاء الاجتماعيين الأقوياء أمراً أساسياً لضمان الانتقال الناجح. وينبغي أن يقوم الشركاء الاجتماعيون والسلطات المعنية بصياغة خطط عمل قطاعية بمشاركة المجتمع المدني عند الاقتضاء. وسنكون

^٤ يمثل الاتحاد الدولي للصناعات ٥٠ مليون عامل في ١٤٠ دولة في صناعات التعدين والطاقة والتصنيع، بما في ذلك صناعة الطيران.

حقوق المعلومات والتشاور، وتوقع التغيير، والتخطيط الملائم الذي يُشارك فيه الشركاء الاجتماعيون والسلطات الوطنية أمراً حيوياً لضمان أن يكون الانتقال مقبولاً اجتماعياً.

٣-٥ إن تحول الطيران العالمي إلى الحياد الكربوني يجب تحقيقه بإنصاف مع ضمان إجراء حوار اجتماعي هادف وشامل في جميع المراحل والمستويات بين جميع الفئات المتأثرة، بما في ذلك القوى العاملة في مجال الطيران والفضاء^٥. وهو يتطلب أيضاً سياسات رديفة تشمل صقل مهارات العمال وإعادة تأهيلهم، وتدبير بناء المهارات الخضراء الجديدة والموارد الكافية لدعم الانتقال الأخضر بطريقة مسؤولة اجتماعياً.

٤-٥ سيضمن هذا النهج أن الانتقال الأخضر لن يضر أو يتعارض مع خطة التنمية المستدامة التي اعتمدها الأمم المتحدة في عام ٢٠١٥^٦.

٦- الإجراء

١-٦ تدعو ورقة العمل الجمعية إلى:

أ) تعزيز الاستدامة طويلة الأجل وجهود إزالة الكربون من صناعة الطيران العالمية من خلال جعل مفاهيم "الانتقال العادل" و "التحول المنصف" و "الاستدامة الاجتماعية" مفاهيم متكاملة؛

ب) النظر في إنشاء لجان انتقال عادل تضم جميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني على الصعيد الوطني؛

ج) مطالبة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بدراسة دور وعمل فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل التي تم إطلاقها مؤخراً بهدف إنشاء هيئة مماثلة لها في صناعة الطيران العالمية.

— انتهى —

^٥ سيكون استخدام موارد منظمة العمل الدولية وخبراتها في الحوار الاجتماعي مهماً لضمان تحقيق نتيجة عملية وفعالة: [%20%20a](https://www.ilo.org/ifpdial/areas-of-work/social-dialogue/lang--en/index.htm)

^٦ الطيران المستدام مضمن، بشكل أساسي في أهداف التنمية المستدامة SDG10، SDG9، SDG4، SDG3، SDG2، SDG1، وSDG13.