



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

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

آراء الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني بشأن

الهدف الطموح الطويل الأجل (LTAG)

(مقدمة من الدول الأعضاء ال ٥٤ في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC))

الموجز التنفيذي

تؤكد اللجنة الأفريقية للطيران المدني، بالنيابة عن الدول ال ٥٤ الأعضاء فيها، الحاجة إلى أن تواصل الإيكاو دورها القيادي الداعم لنمو الطيران المدني الدولي، بما في ذلك التنمية المستدامة للنقل الجوي، والعمل مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والأطراف الأخرى الراغبة بصورة بناءة لمساعدة قطاع الطيران برمته في بلوغ الهدف الطموح الطويل الأجل المتفق عليه (LTAG).

بيد أنه، بسبب جائحة فيروس كورونا، ينبغي أن يقوم الهدف النهائي على نهج متوازن في جميع المجالات من أجل ضمان التعافي التام وتطوير بناء قدرات الدول ومراعاة الاحتياجات الخاصة والعاجلة. وتذكر اللجنة بالقرار المتخذ في الدورة الأربعين للجمعية العمومية الذي طلب من المجلس مواصلة استكشاف جدوى وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران المدني الدولي، من خلال إجراء دراسات تفصيلية لتقييم إمكانية تحقيق أي أهداف يجري اقتراحها وآثار تلك الأهداف، بما في ذلك تأثيرها على النمو إلى جانب تكلفتها في جميع البلدان، ولا سيما البلدان النامية، على أن يُعرض التقدم المحرز في هذا الصدد على الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين.

وتعرض ورقة العمل هذه آراء الدول الأعضاء في اللجنة بشأن الهدف الطموح طويل الأجل الذي وضعتة الإيكاو.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) تشجيع الإيكاو والدول الأعضاء والشركاء على استكشاف توفير الدعم المالي ونقل التكنولوجيا لدعم الدول النامية، لا سيما الدول الأفريقية، من أجل بلوغ الهدف الطموح؛

^١ قدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني هذه الورقة باللغة الإنجليزية والفرنسية.

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وكينيا ولسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

<p>(ب) مناقشة طلب إنشاء آلية تمويل لجميع الدول الأطراف، لا سيما الدول الأفريقية، ومناقشته، لتكون الآلية متاحة لدعم الدول على الاستعداد وتمكينها من بلوغ الهدف الطموح طويل الأجل؛</p> <p>(ج) الموافقة على الطلب الداعي إلى ألا يحول تنفيذ أي هدف طموح طويل الأجل دون نمو الدول النامية، وعلى وجه الخصوص قطاع الطيران الأفريقي؛</p> <p>(د) الطلب من المجلس الاستقادة من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل وتوصياته، مع مراعاة الآراء المعرب عنها في الفقرات ٢-١٢، ٢-١٣ و ٢-١٤ في ورقة العمل هذه؛</p> <p>(هـ) الطلب من المجلس توفير وسيلة للتعامل مع تدفق البيانات والمعلومات بين المناطق والدول لمساعدتها على المشاركة في كل خطوة من خطوات الأهداف، بما في ذلك الهدف الطموح الطويل الأجل؛</p> <p>(و) تشجيع الدول على المشاركة الفعالة في الهدف الطموح الطويل الأجل على أساس طوعي.</p>	<p>الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي - "حماية البيئة"</p>
	<p>الآثار المالية:</p>
<p>الوثيقة Doc 10140 - "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (اعتباراً من ٢٠١٩/١٠/٤)</p> <p>الوثيقة Doc 10178، تقرير الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي (HLM-LTAG)</p> <p>تقرير الإيكاو عن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي (تقرير LTAG).</p>	<p>المراجع:</p>

١- المقدمة

١-١ الدول النامية وخاصة الدول الأفريقية هي الأكثر عرضة لتأثيرات تغير المناخ على الرغم من أن أفريقيا تساهم بأقل قدر في التسبب في تغير المناخ. وتعتمد الدول الأفريقية على الطيران المدني من أجل الربط والتنمية المستدامة فيها؛ بيد أنها ليست مهيئة على نحو جيد لاتخاذ إجراءات سريعة في الانتقال إلى أي هدف طموح متفق عليه بسبب الظروف الوطنية. ولهذا السبب، تقرر الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني بأهمية العمل المناخي لقطاع الطيران بما يتماشى مع الظروف الخاصة لكل دولة وقدرات كل منها.

٢-١ وخلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية، طلبت الدول الأعضاء في الإيكاو إلى المجلس مواصلة استكشاف جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل للطيران الدولي، من خلال إجراء دراسات تفصيلية لتقييم مدى إمكانية تحقيق أي أهداف مقترحة وآثارها، بما في ذلك الأثر على النمو والتكاليف بالنسبة لجميع البلدان، ولاسيما البلدان النامية، وذلك بغرض الدفع قدماً بالعمل الذي سيُعرض على الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين.

٣-١ وعقدت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي في مقرها في مونتريال بكندا، في الفترة من ١٩ إلى ٢٢/٧/٢٠٢٢، كفعالية مختلطة حضرها وزراء وغيرهم من كبار المسؤولين، وتمخض الاجتماع عن استنتاجات وتوصيات على

النحو الوارد في وثيقة الإيكاو Doc 10178. وتمثل الاستنتاجات والتوصيات بداية جيدة للمزيد من المناقشات بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل.

٢- المناقشة

١-٢ ترحب الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالتقدم الذي أفضى إلى إعداد تقرير الهدف الطموح. وقد قدمت الدول الأعضاء في اللجنة آراءها في ورقات عمل (الورقات ١٣ و ١٤ و ١٥) إلى الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل دعماً لإيجاد مسار فعال يقود نحو سبل تنفيذ هدف طموح متفق عليه ورصد التقدم نحو بلوغه.

٢-٢ وتستخدم الدول النامية، ولا سيما الدول الأفريقية، والبلدان النامية غير الساحلية بما في ذلك الدول الجزرية الصغيرة النامية، النقل الجوي بشكل أساسي في الربط الدولي. ولهذا السبب تعتمد هذه البلدان بشكل كبير على النقل الجوي بينما تكافح لمواجهة تحديات التصدي لتغير المناخ من أجل تحقيق التنمية المستدامة والحد من الفقر.

٣-٢ وتعيد الدول الأعضاء في اللجنة التأكيد على أن تنفيذ أي هدف طموح متفق عليه ينبغي أن يأخذ في الاعتبار القدرات والمهارات من مختلف الدول الأعضاء. ولا تزال هناك حاجة ماسة إلى تحليل أكثر تفصيلاً من شأنه أن يساعد الدول النامية في الركائز الأساسية مثل الاستعداد في مجال القدرات والتمويل ونقل التكنولوجيا، فضلاً عن تعبئة الموارد. وينبغي مراعاة حالة الدول النامية عند وضع أي هدف طموح طويل الأجل وتنفيذه.

٤-٢ وتكشف النتائج المعروضة في تقرير لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل عن ثلاثة (٣) سيناريوهات متكاملة تأخذ في الاعتبار "الاستعداد والقدرة على الإنجاز والطموح". ولأجل ذلك، هناك حاجة إلى اتخاذ إجراءات كبيرة لتحسين تكنولوجيا الطائرات وإجراءات التشغيل والقدرات واستخدام وقود الطيران المستدام (SAF). وفي هذا الصدد، لوحظ ضعف دخول تكنولوجيا وقود الطيران المستدام في السوق الأفريقية.

٥-٢ ويسلم التقرير عن الهدف الطموح بأنه قد تكون هناك أيضاً احتياجات محتملة لبناء القدرات والمساعدة في تحقيق السيناريوهات. ويحدد التقرير أن ذلك قد يشمل تنظيم حلقات عمل بشأن الحلول التي يمكن للدول اعتمادها لتحقيق أهدافها، ومنها الاطلاع على التكاليف المحتملة والحصول على المساعدة لأغراض رصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران المدني وقياسها، وذلك في إطار برنامج شامل للتدريب يمكن أن يسمى "ACT-LTAG" على غرار برنامج ACT CORSIA الناجح. وينبغي أن يكون هناك توازن في توفير وسائل التنفيذ. ويجب أن يشمل ذلك بناء القدرات ونقل التكنولوجيا والتمويل.

٦-٢ وبالتالي فإن إرساء بناء القدرات وتوسيع نطاقه فيما يتعلق بالهدف الطموح الطويل الأجل للدول عموماً وللدول الأفريقية خصوصاً أمر مرحب به، وينبغي تنفيذه بروح مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" التي لا تعتبر "شعاعاً" فحسب، بل أيضاً معلماً بارزاً على طريق تنفيذ الهدف الطموح الطويل الأجل.

٧-٢ وتتوقع سيناريوهات التنبؤ التي وضعتها الإيكاو لما بعد جائحة فيروس كورونا باستخدام سيناريو التعافي المنخفض أن تحقق أفريقيا نمواً بنسبة ٤٪ (٢٠١٨-٢٠٥٠). وهذا مؤشر على أن إفريقيا ستحتاج إلى الكثير من الاستثمار من أجل توسيع القدرات لدعم هذا النمو مع الاستثمار على قدم المساواة في مشاريع الحد من الكربون وغيرها من الإجراءات المناخية كجزء من أي هدف طموح متفق عليه.

٨-٢ ويشير تقرير^٣ الإيكاو بشأن تمويل تغير المناخ إلى أن الطيران المدني الدولي ليس لديه في الوقت الحالي آلية مالية مخصصة تتعلق بتغير المناخ، ومن ثم فإن هناك حاجة إلى أن تستكشف الإيكاو وشركاء الصناعة خيارات التمويل المتاحة للدول النامية.

٩-٢ ويجب أن تكون الإجراءات والدعم بشأن وسائل تنفيذ الهدف الطموح أكثر شفافية وتشاركية وأن يكونا متأخين لجميع الدول ولا سيما الدول النامية. علاوة على ذلك، ينبغي إتاحة إمكانية الوصول إلى المعلومات والبيانات اللازمة للدول الأعضاء للسماح لها بفهم أي عملية ستعتمدها الدول للتنفيذ بما في ذلك تنفيذ الهدف الطموح.

١٠-٢ كما عمد تقرير لجنة حماية البيئة (CAEP) إلى تقدير التكاليف والاستثمارات المقترنة بتلك السيناريوهات، حيث قدرت الاستثمارات من الدول (أي الحكومات) في البحث والتطوير في إعادة تصميم الطائرات و/أو نظم الطاقة بمبلغ ١٥ إلى ١٨٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٥٠، والتكاليف والاستثمارات التي سيتحملها مقدمو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) عن التدابير التشغيلية المتعلقة بالهدف الطموح طويل الأجل بمبلغ يتراوح من ١١ إلى ٢٠ مليار دولار حتى ٢٠٥٠، والتكاليف والاستثمارات المتعلقة بالمطارات والتدابير التشغيلية بمبلغ ٢ إلى ٦ مليار دولار، بالنسبة لجميع سيناريوهات الهدف الطموح، هذا إلى جانب استثمارات أخرى يقوم بها مصنّعو الطائرات والمشغّلون الجويون (شركات الطيران).

١١-٢ وينبغي أن يكون الهدف الطموح فعالاً من حيث التكلفة، وينبغي أن تُضمّن أي تكاليف إضافية تنشأ عن إدخال تكنولوجيا جديدة، وأي تدابير تشغيلية متقدمة، وكذلك أي أنواع وقود طيران مستدامة، عدم تخلف أي بلد عن الركب مع مراعاة قدرات الدول النامية. وتمثل تقديرات التكلفة والتحليلات على مستوى الدولة تحديًا كبيرًا للدول الأفريقية، وهناك حاجة إلى نقل التكنولوجيا وتوفير تقديرات التكلفة والدعم على مستوى الدولة لتمكينها من فهم التأثير المحتمل للهدف الطموح طويل الأجل. وينبغي أن يأخذ التحليل في الاعتبار المسارات الاجتماعية والاقتصادية والتأثيرات المحتملة للهدف.

١٢-٢ وقد كانت هناك وجهات نظر متباينة خلال الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح أعربت عنها شتى الدول. ولئن كانت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني ترحب باستنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح، فإن هناك حاجة إلى مواءمة المصطلحات وتعريفها، مثل مصطلحات "انبعاثات كربونية تعادل صفراً" أو "إزالة الكربون من قطاع الطيران" و التدابير المتخذة "خارج القطاع"، التي لا تزال بحاجة إلى مزيد من الوضوح من أجل فهمها. وينبغي تجنب استخدام أي مصطلح "غير محدد" يقع خارج نطاق تقرير لجنة حماية البيئة عن الهدف الطموح الذي أقره المجلس. وتحتاج إجراءات الإيكاو بشأن خفض الانبعاثات إلى المزيد من المواءمة مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس.

١٣-٢ علاوة على ذلك، ينبغي أن يكون الإطار الزمني للهدف الطموح طويل الأجل المتفق عليه مرناً قدر الإمكان بالنظر إلى الظروف الخاصة للدول النامية وقدرات كل دولة منها على تحقيق الهدف.

١٤-٢ وأخيراً، ينبغي أن تحظى طبيعة الهدف الطموح المتفق عليه بالاحترام الكامل في أي تشريعات وطنية أو إقليمية أو دولية أو أحكام إدارية أو سياسات أو برامج أو آليات أو أي صكوك أخرى مماثلة، على أن يكون مفهوماً أنه لا ينبغي لأي دولة أو مجموعات من الدول أن تضع اشتراطات أو حوافز تتعلق بأي هدف طموح طويل الأجل من شأنها إما أن تعرض للخطر أي هدف طموح تتوصل إليه الإيكاو، أو يكون مطلوباً تطبيقها على ولايات قضائية أخرى غير ولايات تلك الدولة أو مجموعات الدول.

^٣ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

٣- الإجراء المطلوب اتخاذه

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى اتخاذ ما يلي:

- أ) تشجيع الإيكاو والدول الأعضاء والشركاء على استكشاف توفير الدعم المالي ونقل التكنولوجيا لدعم الدول النامية، لا سيما الدول الأفريقية، من أجل بلوغ الهدف الطموح؛
- ب) مناقشة طلب إنشاء آلية تمويل لجميع الدول الأطراف، لا سيما الدول الأفريقية، ومناقشته، لتكون الآلية متاحة لدعم الدول على الاستعداد وتمكينها من بلوغ الهدف الطموح طويل الأجل؛
- ج) الموافقة على الطلب الداعي إلى ألا يحول تنفيذ أي هدف طموح طويل الأجل دون نمو الدول النامية، وعلى وجه الخصوص قطاع الطيران الأفريقي؛
- د) الطلب من المجلس الاستفادة من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح طويل الأجل وتوصياته، مع مراعاة الآراء المعرب عنها في الفقرات ٢-١٢ و ٢-١٣ و ٢-١٤ في ورقة العمل هذه؛
- هـ) الطلب من المجلس توفير وسيلة للتعامل مع تدفق البيانات والمعلومات بين المناطق والدول لمساعدتها على المشاركة في كل خطوة من خطوات الأهداف، بما في ذلك الهدف الطموح طويل الأجل؛
- و) تشجيع الدول على المشاركة الفعالة في الهدف الطموح طويل الأجل على أساس طوعي.

- انتهى -