



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧: حماية البيئة-الطيران الدولي وتغير المناخ

وجهاً النظر بشأن إنشاء آليات مساعدة

قائمة على احتياجات الدول النامية

(ورقة مقدّمة من الصين)

الموجز التنفيذي

يشكل نقل التكنولوجيا والموارد المالية عاملين ضروريين لتحقيق أي هدف في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ. وقد نص الإطار القانوني الدولي بشأن تغير المناخ بوضوح على أن البلدان المتقدمة ملزمة بتوفير الموارد المالية الجديدة والإضافية والدعم في مجال نقل التكنولوجيا إلى البلدان النامية من أجل التصدي لتغير المناخ. وسعيًا لتعزيز المسائل ذات الصلة بالطيران الدولي وتغير المناخ عن طريق الإيكاو، ينبغي المبادرة إلى إنشاء آلية مساعدة قائمة على احتياجات البلدان النامية تحت رعاية الإيكاو، ويتعين حث البلدان المتقدمة على اتخاذ إجراءات ملموسة على نحو مسؤول للوفاء بالتزاماتها على المستوى الدولي، وذلك عن طريق تعزيز طموحاتها من حيث تقديم المساعدة للبلدان النامية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بالإجراءات التالية:

- أ) الإقرار بأنّ البلدان المتقدمة يقع على عاتقها التزام دولي بتقديم المساعدة المالية والفنية والمساعدة في بناء القدرات إلى البلدان النامية في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ؛
- ب) الإقرار بأنّ وفاء البلدان المتقدمة بالتزاماتها الدولية أو إغفالها لتلك الالتزامات يحدد النجاح أو الفشل في معالجة مسائل الطيران الدولي وتغير المناخ؛
- ج) الموافقة على تشكيل لجنة معنية بالآلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية، وذلك على ضوء المقترح الوارد في الفقرة ٣ من هذه الورقة؛
- د) الموافقة على القيام بترتيبات واضحة ومحددة وقابلة للتقييم تحت هذا البند من جدول الأعمال فيما يتعلق بإنشاء آلية مساعدة قائمة على احتياجات البلدان النامية، وإدراجها في القرار المتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ الصادر عن الدورة الحالية للجمعية العمومية، والذي ينبغي أن يشكّل مستقبلاً بنداً ذا أولوية في جدول عمل الإيكاو بشأن تغير المناخ.

¹ قدّمت الصين هذه الورقة باللغتين الإنجليزية والصينية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "حماية البيئة"
الآثار المالية:	سوف يُضطلع بالأنشطة المذكورة في هذه الورقة الموجهة إلى الجمعية العمومية رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، و/أو من المساهمات الطوعية من خارج الميزانية.
المراجع:	"اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" (UNFCCC)، و"اتفاق باريس" التقرير التقييمي السادس الصادر عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC): "تغير المناخ ٢٠٢٢، الآثار والتكيف وقابلية التأثير" القرار ٤٠-٨٠ الساري المفعول والصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو

١- المقدمة

- ١-١ تمثّل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ القناة الأساسية لتعاون البشر من أجل التصدي لتغير المناخ، كما توفّر الإطار القانوني لإدارة تغير المناخ على المستوى العالمي.
- ٢-١ وتنص الاتفاقية الإطارية، وتحديدًا المواد ٤-٣، و٤-٤، و٥-٤ منها، على أنّ البلدان المتقدمة ملزمة بتقديم موارد مالية جديدة وإضافية، وتوفير المساعدة في مجالي نقل التكنولوجيا وبناء القدرات إلى البلدان النامية.
- ٣-١ منذ عام ٢٠٠٧، طلبت الجمعية العمومية من خلال قراراتها المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ من المجلس وضع آلية مساعدة لدعم البلدان النامية من حيث الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات. وللأسف الشديد، لم يتم التعامل مع هذه المهام والمتطلبات المنصوص عليها في قرارات الجمعية العمومية للإيكاو على نحو متوازن وجديّ، كما لم يتم إنشاء آلية تحت رعاية الإيكاو من أجل تيسير وفاء البلدان المتقدمة بالتزاماتها الدولية حيال دعم نظيراتها النامية من حيث الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.
- ٤-١ يشير التقرير الصادر عن الوكالة الدولية للطاقة في ٢٠٢١ بعنوان "خفض صافي الانبعاثات إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠: خارطة طريق لقطاع الطاقة العالمي"^٢ إلى أنّ التدابير الأساسية التي ينبغي اتخاذها كي يحقق الطيران صافي الانبعاثات الصفرية في عام ٢٠٥٠ تشمل زيادة استخدام وقود الطيران المستدام، وتقادي الطلب على تدابير تغيير السلوك. وثمة تقرير آخر بعنوان "خفض صافي انبعاثات الطيران إلى الصفر أمر ممكن: استراتيجية تحول يدعمها قطاع الطيران تتوافق مع هدف ١,٥هـ درجة مئوية"^٣، حيث ترد إشارة إلى أنّ متوسط الاستثمارات السنوية بين عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٥٠ لتحقيق صافي انبعاثات صفرية في مجال الطيران حول العالم تُقدر بحوالي ١٧٥ مليار دولار أمريكي.

^٢ الوكالة الدولية للطاقة (٢٠٢١)، "خفض الانبعاثات إلى الصفر بحلول ٢٠٥٠: خارطة طريق لقطاع الطاقة العالمي" <https://www.iea.org/events/net-zero-by-2050-a-roadmap-for-the-global-energy-system/>

^٣ The Mission Possible Partnership (شراكة المهمة الممكنة) (٢٠٢٢)، خفض صافي انبعاثات الطيران إلى الصفر أمر ممكن: استراتيجية تحول يدعمها القطاع الطيران تتوافق مع هدف ١,٥هـ درجة مئوية، <http://www.energy-transition.org/publications/making-net-zero-aviation-possible/>

٥-١ وأثبتت ممارسات البلدان المتقدمة أنّ لقطاع الطيران المدني أهمية في تسريع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وفي الوقت ذاته، فإن تحقيق هدف الوصول بصافي الانبعاثات إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ سيُجبر البلدان النامية على أن تتحمل العبء الأكبر من التكاليف العالمية (انظر ورقة عمل أخرى قدمتها الصين، تظهر أنّ البلدان النامية ستتحمل أكثر من ٦٠% من تكاليف خفض الانبعاثات)، إلا إذا تخلت هذه البلدان عن تنمية الطيران الدولي، أو استسلمت لفكرة أنّ قطاع الطيران المدني لديها سيظل عالقاً عند مستوى منخفض للغاية.

٢- مستوى الطموح من حيث مساعدة البلدان النامية يرتبط بمستوى الطموح من حيث معالجة مسائل الطيران المدني وتغير المناخ

١-٢ تنص المادة ٤-٧ من "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" بشكل واضح على أنّ مدى نجاح البلدان النامية في التحرك الفعال لمواجهة تغير المناخ سوف يعتمد على التنفيذ الفعال من جانب البلدان المتقدمة فيما يتعلق بالموارد المالية ونقل التكنولوجيا، الأمر الذي أعاد التأكيد عليه كل من "بروتوكول كيوتو" و"اتفاق باريس".

٢-٢ يشير التقرير الصادر عن الهيئة الدولية الحكومية المعنية بتغير المناخ لعام ٢٠٢٢^٤ إلى أنّ إسراع البلدان المتقدمة إلى تقديم الدعم المالي إلى البلدان النامية هو أحد التدابير الرئيسية لتعزيز إجراءات خفض الانبعاثات، كما سيعالج مشكلة عدم المساواة التي تواجهها البلدان النامية في الحصول على التمويل.

٣-٢ كذلك فإن تلبية البلدان المتقدمة لالتزاماتها الدولية هو الأساس الرئيسي لتحقيق الأهداف في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، حيث تتمثل هذه الالتزامات في تزويد البلدان النامية بالموارد المالية الجديدة والإضافية ونقل التكنولوجيا ومساعدتها على بناء القدرات.

٣- وجهات النظر المقدّمة بخصوص إنشاء آليات مساعدة قائمة على احتياجات البلدان النامية

١-٣ ينبغي أن تشكّل الإيكاو لجنة تحت رعاية المجلس تُعنى بآلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية، ويتعين على هذه اللجنة ضمان المساواة والتمثيل المتوازن في نظام تسوده الشفافية في نُظم الإدارة.

٢-٣ ويتعين على المجلس والأمانة العامة التأكد من إمكانية حصول اللجنة على ميزانية مالية سنوية كافية. وفي الوقت ذاته، ينبغي أن توفر اللجنة الموارد المالية الكافية للأعضاء من البلدان النامية، لا سيما البلدان الأقل نمواً، كي يتسنى لها المشاركة في الأعمال ذات الصلة (يشمل ذلك أساساً موارد لتغطية تكاليف النقل والإقامة ومصروفات أخرى).

^٤ الهيئة الدولية الحكومية المعنية بتغير المناخ (٢٠٢٢)، "تغير المناخ ٢٠٢٢: الآثار والتكيف وقابلية التأثر" <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/>

٣-٣ ويتعين على اللجنة القيام بأعمالها بتوجيه من الجمعية العمومية، وينبغي أن تنفذ اختصاصاتها وتضع نظامها الداخلي وتتخذ قراراتها الرئيسية بعد إجراء المداولات والحصول على موافقة الجمعية العمومية. كما ينبغي أن تتضمن مسؤوليات اللجنة، على سبيل الذكر لا الحصر، ما يلي:

١-٣-٣ إنشاء وحدة بشأن "آلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية" تحت قسم تغير المناخ في الموقع الإلكتروني للإيكاو، وتقديم ضمانات فنية كافية للبلدان النامية كي تُرسل احتياجاتها للمساعدة من خلال الموقع الإلكتروني في أي وقت ممكن.

٢-٣-٣ إعداد وتحديث قائمة سنوية باحتياجات البلدان النامية المتعلقة بنقل التكنولوجيا والثغرات في التمويل والتعليم والتدريب، في سعيها نحو تحقيق الطيران الأخضر.

٣-٣-٣ اقتراح مبالغ المساهمات السنوية التي تقدمها البلدان المتقدمة مجتمعةً لصندوق البيئة في الإيكاو بحسب الملحق الثاني باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ وإعداد وتحديث تقرير تقييم سنوي عن مدى تنفيذ البلدان المتقدمة للالتزامات ومسؤولياتها الدولية من خلال الإيكاو وهي الالتزامات المنصوص عليها في المواد ٣-٤ و ٤-٤ و ٥-٤ من الاتفاقية الإطارية؛ وينبغي نشر تقرير التقييم العام على الموقع الإلكتروني المشار إليه في الفقرة ٣-٣-١.

٤-٣-٣ التنسيق مع وكالات الأمم المتحدة و/أو منظمات دولية حكومية بهدف الحصول على تمويل إضافي لتلبية احتياجات البلدان النامية في الحفاظ على استمرارية الطيران الدولي، وجمع المزيد من المعلومات والموارد حول التكنولوجيات المتاحة لوقف انبعاثات الكربون الناجمة عن الطيران.

٥-٣-٣ تحديد مبالغ المساهمات السنوية التي ينبغي تقديمها إلى صندوق البيئة في الإيكاو من جانب المنظمات/الرابطات الدولية العاملة في قطاع النقل الجوي، والتي قطعت التزاماً بتحقيق هدف خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، ونشر ما تنفذه من أعمال في هذا الشأن على الموقع الإلكتروني المشار إليه في الفقرة ٣-٣-١.

٦-٣-٣ إنشاء منهجية لتقييم مدى فعالية آلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية من حيث الموارد المالية ونقل التكنولوجيا، إلى جانب إجراء مثل هذه التقييمات استناداً إلى هذه المنهجية.

٤-٣ ينبغي أن تطلب الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين من المجلس إنشاء لجنة معنية بآلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية، بحلول نهاية عام ٢٠٢٣. ومع انطلاق أعمال الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية، ينبغي النظر في التقرير المقدم عن الأعمال والتقدم الذي أحرزته اللجنة ضمن البند الأول على جدول أعمال الدورة بشأن تغير المناخ، والذي لا بد أن يشكل أساساً لاستعراض مستوى سقف طموحات البلدان المتقدمة في مساهماتها في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، فضلاً عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف الإيكاو في مجال خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي.

الخلاصة -٤

١-٤ يُرجى من الجمعية العمومية القيام بالإجراءات التالية:

أ) الإقرار بأن البلدان المتقدمة يقع على عاتقها التزام دولي بتقديم المساعدة المالية والفنية والمساعدة في بناء القدرات إلى البلدان النامية في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ؛

ب) الإقرار بأن وفاء البلدان المتقدمة بالتزاماتها الدولية أو إغفالها لتلك الالتزامات يحدد النجاح أو الفشل في معالجة مسائل الطيران الدولي وتغير المناخ؛

ج) الموافقة على تشكيل لجنة معنية بآلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية، وذلك على ضوء المقترح الوارد في الفقرة ٣ من هذه الورقة؛

د) الموافقة على القيام بترتيبات واضحة ومحددة وقابلة للتقييم تحت هذا البند من جدول الأعمال فيما يتعلق بإنشاء آلية مساعدة قائمة على احتياجات البلدان النامية، وإدراجها في القرار المتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ الصادر عن الدورة الحالية للجمعية العمومية، والذي ينبغي أن يشكل مستقبلاً بنداً ذا أولوية في جدول عمل الإيكاو بشأن تغير المناخ.

— انتهى —