



الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

تعزيز دور الإيكاو القيادي في الاتجار بالانبعاثات

(ورقة مقدمة من كوبا)

الموجز التنفيذي	
<p>تسلم هذه الورقة وتشجع العمل التنظيمي الذي تضطلع به الإيكاو ولجنة حماية البيئة التابعة لها في مجال تحليل آثار الطيران على البيئة وكيفية التخفيف من هذه الآثار، فضلاً عن مسؤولية الدول في هذا الصدد. وتحدد الورقة كيف أن التدابير الانفرادية التي تتخذ في هذا المجال والتي تؤثر على دول العالم الثالث أو الدول النامية تؤدي إلى خلق أشكال جديدة من الاعتماد وتزيد من حالات التفاوت الاقتصادي.</p> <p>الإجراء: يُرجى من الجمعية ما يلي:</p> <p>(أ) التسليم بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛</p> <p>(ب) اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان أن الإيكاو هي التي تنسق الإجراءات الدولية الرامية إلى مكافحة تغير المناخ، وهي التي تضع وتحسن اللوائح والأساليب الموصى بها، فضلاً عن وضع الوثائق الإرشادية بشأن التدابير التكنولوجية، وتنظيم النقل الجوي على النحو الملائم، وتطبيق الخيارات على أساس معايير قائمة على آليات السوق؛</p> <p>(ج) تعزيز التعاون فيما بين الدول بحيث تُنفذ التدابير المعتمدة بشأن المسائل البيئية المتعلقة بالانبعاثات محركات الطائرات وفقاً لعملية تدريجية وتوافقية دون اعتماد نهج إنفرادي.</p>	
الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي C - حماية البيئة - تقليل الى أدنى حد التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة.
الآثار المالية:	لا تلزم موارد إضافية.
المراجع:	الوثيقة Doc 7300 - اتفاقية الطيران المدني الدولي الملحق ١٦ باتفاقية الطيران المدني الدولي الوثيقة Doc 9885 - إرشادات بشأن استخدام الاتجار بالانبعاثات الطيران بروتوكول كيوتو

¹ قدمت كوبا النسخة الاسبانية الأصلية لورقة العمل هذه.

١- مقدمة

١-١ مشكلة تغير المناخ هي واحدة من المشاكل الرئيسية التي تواجه الجنس البشري اليوم. ويدرك المجتمع الدولي الحاجة الملحة للحد من غازات الدفيئة وضرورة استخدام الطاقة المتجددة للحد من تدهور هذا الكوكب. ووفقاً للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ التابع للأمم المتحدة، تشكل انبعاثات الطيران نسبة ٢ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الوقود الأحفوري.

٢-١ وقد وضعت الإيكاو مسألة حماية البيئة ضمن أولوياتها ومسؤولياتها التي ينبغي النظر فيها، وتم الحد بقدر كبير من العديد من الملوثات الناجمة عن محركات الطائرات التي تؤثر في نوعية الهواء على الصعيدين المحلي والإقليمي على الرغم من أن ذلك قد تحقق في السنوات الأخيرة. وقد وضعت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وثائق تقنية قيمة عن الضوضاء والانبعاثات من محركات الطائرات، مما يسهم بطريقة بالغة الأهمية في استهلاك الوقود بكفاءة في جميع مراحل رحلات الطائرات.

٣-١ واقترح بروتوكول كيوتو، كجزء من عملية المفاوضات التي جرت في إطاره، ثلاث آليات مرنة تساعد البلدان المدرجة في الملحق ١ (البلدان النامية) على تخفيض الانبعاثات بتكلفة متدنية بقدر كبير. والثلاث آليات هي: التنفيذ المشترك، وخطط الاتجار بالانبعاثات، وآلية التنمية النظيفة.

٤-١ وخطة الاتجار بالانبعاثات هي آلية تنص على بيع أرصدة الكربون التي يتم الحصول عليها عبر طرق مختلفة فيما بين البلدان المدرجة في الملحق ١. والطريق الأكثر وضوحاً للحصول على الأرصدة والطريق الأكثر استصواباً من الناحية البيئية هو عندما يكون البلد المدرج في الملحق ١ قد حقق مستويات تخفيض انبعاث غازات الدفيئة تزيد على المستويات المزمع بتحقيقها وفقاً للبروتوكول.

٥-١ وفي هذا الصدد، وفرت الإيكاو عن طريق الوثيقة Doc 9885 - إرشادات بشأن استخدام الاتجار بالانبعاثات الطيران التي تقدم للدول نصاً واضحاً بشأن نطاق الاتجار بالانبعاثات في مجال الطيران المدني الدولي. وتحدد هذه الوثيقة المبادئ التوجيهية والأساس لهذه الآلية المتمسمة بالمرونة في مجال الملاحة الجوية، وتقدم المشورة والمعلومات العملية، وتشير إلى أن الاهتمام الرئيسي لا يزال هو حقوق الاتجار بالانبعاثات.

٢- المناقشة

١-٢ ارتبطت صناعة الطيران بثلاثة مجالات أساسية للآثار البيئية، وهي: انبعاثات محركات الطائرات، والضوضاء، ومعالجة النفايات الناجمة عن تشغيل الطائرات في طريقها إلى مرافق المطار. ومع ذلك، فإن بقية منظومة الطيران لها آثار أيضاً على البيئة نتيجة لاستهلاك الوقود الأحفوري، وإنشاء مرافق التسهيلات (استخدام الأراضي وإزالة الغابات)، بالإضافة إلى الانبعاثات المذكورة أعلاه، وإنشاء المطارات لدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

٢-٢ ونحن ندرك أن الدراسات وعمليات التصديق التي يقوم بها خبراء الإيكاو تساعد في دعم الدول. فقد ساعدت في توجيه السياسات الداخلية لهذه الدول في مجالات من قبيل تشغيل الطائرات والمطارات، ومعالجة واستخدام الوقود الأحفوري والمواد المهلجنة، فضلاً عن تخفيف حدة ضوضاء محركات الطائرات والمعدات الأخرى، وتطبيق اللوائح بشأن انبعاثات الغازات، ومعالجة النفايات الصلبة والسائلة.

٣-٢ والدول ملزمة بحماية البيئة عن طريق المحافظة على الموارد الطبيعية وترشيد استخدامها بهدف مكافحة أسباب تدهور البيئة الدولية والمحلية بصورة منتظمة، والعمل على وقف الآثار التي تضر بالبيئة والحد منها، والقضاء على هذه الآثار كلما أمكن ذلك.

٤-٢ ولكن الاتحاد الأوروبي اتخذ إجراءات من طرف واحد بشأن الاتجار بالانبعاثات، وهي إجراءات تؤثر على بلدان العالم الثالث أو البلدان النامية دون أن يكون لهذه البلدان القدرة على تقادي خلق أشكال جديدة من الاعتماد على غيرها بالإضافة إلى أشكال الاعتماد القائمة بالفعل، مما يزيد بقدر أكبر من حالات التفاوت الاقتصادي.

٥-٢ ومن أجل أن تتمكن الدول من تنفيذ وتطبيق الإجراءات الجديدة التي تنطوي على انبعاثات محركات الطائرات، هناك حاجة إلى استثمارات واسعة النطاق، وهي مسألة تشكل عبئاً على بلدان العالم الثالث و/أو البلدان النامية.

٦-٢ وتتضمن المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي أحكاماً عن حقوق المطار وغيرها من الحقوق المماثلة، بما فيها مبدأ عدم التمييز. ووضعت الإيكافو المعايير التي تسترشد بها الدول فيما يتعلق بالحقوق (الوثيقة ٩٠٨٢ - سياسات الإيكافو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية)، بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الحقوق المتصلة بالضوضاء وحقوق الانبعاثات بشأن نوعية الهواء المحلي. وينبغي أن تتخذ هذه الأعباء شكل حقوق لا ضرائب. وينبغي استخدام الأموال التي تُجمع للتخفيف من آثار انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

٣- استنتاجات

١-٣ تطلب كوبا المزيد من التوسع في المسألة البيئية المرتبطة بالانبعاثات محركات الطائرات عن طريق عملية تدريجية وتوافقية بقيادة الإيكافو ودون إتباع نهج إفرادي وعلى نحو يتم فيه الاعتراف بالأولويات وتعزيز التعاون فيما بين جميع الأطراف.

٢-٣ وترى كوبا أن هذه الجهود ينبغي أن تشمل زيادة الدعم الدولي وتخصيص الموارد اللازمة لتطبيق استراتيجيات مستدامة لتطوير مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة التي، إذا اقترنت باستخدام أكثر كفاءة للمصادر التقليدية، ستساعدنا على الحد من اعتمادنا على الوقود الأحفوري، ومن ثم التخفيف من الآثار على تغير المناخ.

٣-٣ وتدعم كوبا مشاركة البلدان النامية بقدر أكبر للحد من تغير المناخ، وترى أن أي اتفاق ينبغي أن يعزز الالتزامات التي تحققت حتى الآن بموجب بروتوكول كيوتو فيما يتعلق بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة دون المساس بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلدان العالم الثالث والبلدان النامية.

٤-٣ وبالنسبة لكوبا، فإن التكيف على تغير المناخ هو مسألة بالغة الأهمية ينبغي بحثها في إطار السياسات الدولية المتعلقة بالمناخ في المستقبل مع مراعاة المستوى العالي لسرعة تأثر البلدان النامية، وبصفة خاصة الدول الجزرية الصغيرة وأقل البلدان نمواً. وفي هذا الإطار، ينبغي أن تقدم الدول المتقدمة النمو الموارد المالية اللازمة التي تساعد صندوق التكيف، الذي تمت الموافقة عليه في مؤتمر الدول الأطراف الثالث عشر "مؤتمر الأمم المتحدة المعني بتغير المناخ" (COP13/MOP13) الذي انعقد في بالي، إندونيسيا، في الفترة من ٣ إلى ١٤ ديسمبر ٢٠٠٧، على الدخول في مرحلة التشغيل.