



## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

#### اللجنة التنفيذية

البند ١٥ : حماية البيئة

الحاجة الى نهج مثبت علميا لادخال التدابير  
القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات  
محركات الطائرات أو تخفيضها

(مقدمة من الاتحاد الروسي)

#### ملخص

تقدم هذه الوثيقة اقتراحا من الاتحاد الروسي بشأن الحاجة الى نهج مثبت علميا لادخال التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو خفضها، وخاصة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ويسترعى الانتباه بصفة خاصة للحاجة الى اتباع نهج صادر عن تمعن ومتوازن في تنفيذ الدول المتعاقدة للتدابير المقترحة. ويقترح في المزيد من الأعمال التي تقوم بها لجنة الايكاو لحماية البيئة في مجال الطيران تركيز الانتباه على خفض انبعاثات أكاسيد النيتروجين التي تمثل تهديدا حقيقيا للصحة البشرية والبيئة. يرد الاجراء المعروف على الجمعية العمومية في الفقرة ٤.

#### المراجع

الوثائق A35-WP/56, A35-WP/76, A35-WP/77  
الوثيقة Doc 9790، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في  
٢٠٠١/١٠/٥)  
الوثيقة Doc 9836، تقرير الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران

## ١ - مقدمة

١-١ في ٢٨/٥/٢٠٠٤، وافق مجلس الايكاو، في الجلسة الخامسة من دورته ١٧٢، على مسودة وثيقة للدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو عن "التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات"، وذلك بالنظر للتغييرات المقترحة في خطاب أرسل الى الأمين العام للمنظمة باسم ٢٢ دولة، من ضمنها الاتحاد الروسي. ويتضمن جوهر التغييرات المقترحة أساسا نهجا أكثر توازنا في ادخال مثل هذه التدابير القائمة على آليات السوق من جانب الدول المتعاقدة. وفي أثناء مناقشة مسودة الوثيقة، خلص المجلس الى أن ثمة حاجة لمزيد من الدراسات في هذا المجال وطلب من الأمين العام أن يقدم الى المجلس خلال دورته ١٧٣ في نوفمبر-ديسمبر ٢٠٠٤ وثيقة تتضمن برنامج المزيد من التطورات والدراسات بشأن هذه المسألة وبشأن المسائل الأخرى المتصلة بها. واعترافا بالمشكلة القائمة والتمثلة في تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة وعلى السكان، أعرب الاتحاد الروسي، ضمن دول أخرى، عن قلقه ازاء عدد من الدول التي تسعى لتوسيع نطاق أحكام بروتوكول كيوتو لتشمل النقل الجوي ولأن تدخل بصورة انفرادية تدابير اقتصادية ترمي لخفض انبعاثات غازات الدفيئة من محركات الطائرات. وفي هذا الصدد، استرعى نظر المجلس أيضا الى أن التدابير القائمة على آليات السوق المقترحة ستركز بصورة حصرية على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بينما لن توضع في الاعتبار أكاسيد النيتروجين التي تمثل تهديدا حقيقيا للصحة والبيئة.

## ٢ - المناقشة

١-٢ خلال الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران المنعقد بمقر الايكاو من ٢ الى ١٢/٢/٢٠٠٤، أقر الخبراء توصيات لتخفيض التأثير البيئي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك قواعد قياسية أكثر صرامة فيما يتعلق بانبعاثات أكاسيد النيتروجين، وذلك ابتداء من عام ٢٠٠٨. وأثناء المناقشة بشأن هذه المسائل، تم اقرار اتفاق نموذجي بشأن التدابير الطوعية لتخفيض مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من محركات الطائرات. وبعد النظر في الخيارات الممكنة لتنفيذ نظام للمبادلة المفتوحة لانبعاثات محركات الطائرات، جرت التوصية بأن المزيد من العمل الذي تقوم به الايكاو في هذا المجال ينبغي أن يتركز على نهجين، أي: التدابير الطوعية المتصلة بادخال جبايات للانبعاثات ومبادلة الانبعاثات. غير أن اجتماع لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لم يستطع التوصل الى اتفاق الآراء بشأن استخدام هذه الارشادات بسبب عدد من القضايا قيد النظر. وتجلى هذا في تقرير الاجتماع المذكور عن هذه المسألة.

٢-٢ يلاحظ الاتحاد الروسي عموما التقدم الكبير المحرز في أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وفي الوقت ذاته، فإن ما يدعو للقلق هو الافتقار الى تحليل مقارن للتأثير البيئي لانبعاثات أكاسيد النيتروجين وثاني أكسيد الكربون، والى تحليل مقارن لانبعاثات محركات الطائرات الى الحد الذي يمكن فيه تحديد التكاليف بصورة ملائمة واسنادها مباشرة الى النقل الجوي. ولم يُقدم تقييم مقنع ومفصل بقدر كاف للجوانب القانونية لامكانية فرض رسوم للانبعاثات بالنظر الى أن سياسة الايكاو لا تنص على رسوم الا لتوفير التجهيزات وتقديم الخدمات (للخدمات المقدمة). وكذلك لا يوجد تعريف مثبت علميا لمفهوم "الأذى المسبب" و"الضرر المسبب".

٣-٢ يبين عدد من علماء البيئة ذوي الشهرة العالمية أن الاحترار العالمي في عصرنا لا يحدث بسبب زيادة في تركيز غازات الدفيئة، بل بالأحرى بسبب زيادة النشاط الشمسي. ولا يوجد حاليا تبرير مثبت للجهود المبذولة في مجال تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادر عن النشاط البشري في الغلاف الجوي وينبغي أن يلاحظ فضلا عن ذلك أن درجة الحرارة العالمية المتزايدة تؤدي الى دخول كميات كبيرة من ثاني أكسيد الكربون من مياه المحيط الى الغلاف الجوي. وتوجد أسباب صادرة عن تمعن للاعتقاد أن العلماء لم يدرسوا بقدر كاف "سبب" و"نتيجة" الاحترار العالمي. ولا بد من أن يكون هذا

أمرا يدعو للقلق. والى حين قريب، لم تكن توجد اطلاقا نظرية عن تأثير الدفيئة وتأثير "غازات الدفيئة" على النظم الحرارية للطبقة السفلى من الغلاف الجوي، بينما كانت عدة نماذج تنبؤات بالتغيرات المناخية متممة في أغلب الأحيان بطابع المهام الهندسية والمصوغة بطريقة غير صحيحة. ومن المهم ملاحظة أنه لا يوجد اليوم دليل واحد لاثبات تأثير "غازات الدفيئة" على مناخ الأرض. ومن المعروف أن المياه في المحيط اليوم تحتوي على ثاني أكسيد الكربون من ٥٠ الى ٦٠ مرة أكثر مما يحتوي عليه الهواء في الغلاف الجوي، ويستتبع ذلك منطقيا أن تأثير البشر على هذه العملية ضئيل ويمكن اهماله في التقدير التقريبي الأول.

٤-٢ لاحظ كبار العلماء من الأكاديمية الروسية للعلوم الطبيعية (عضوا الأكاديمية كابينتسا وسوروخنين وكثيرون آخرون)، وكذلك زملاؤهم الأجانب من المملكة المتحدة والولايات المتحدة وكندا وأستراليا والسويد وآخرون، بصفة متكررة أنه عند دراسة تغيرات المناخ الحالي للأرض، يجب إيلاء الاعتبار لأنه توجد بيانات مستمدة من التجارب (من الأقمار الصناعية ومن مسابير المناطيد) تدل على الابتعاد الضئيل لمناخ الكوكب طوال السنوات العشرين الماضية. وتوضح نتائج حفر غطاء نهر جليدي في القطب الجنوبي أن التغيرات في درجة الحرارة خلال الـ ٤٢٠ ألف سنة الماضية كانت دائما تسبق التغيرات المناظرة في تركيز ثاني أكسيد الكربون في سمك غطاء النهر الجليدي. ويدل هذا بلا جدال على أن التغيرات في تركيز ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي هي نتيجة التغيرات العالمية في درجة الحرارة، وليست سببها.

٥-٢ في الندوة بشأن تغير المناخ التي عقدتها الأكاديمية الروسية للعلوم في شهر يوليو من هذا العام في موسكو، صرح أحد المشاركين في المؤتمر الصحفي، وهو بيرس كوربن، رئيس شركة "Weather Action" التي تعمل في مجال الدراسات المناخية، بأن نظرية الاحترار العالمي كنتيجة لتأثير الدفيئة، التي تنتشر الآن في ادراك الجماهير، تبتعد على نحو متزايد عن العلم وتتحول الى نوعها الخاص كعقيدة غامضة وبأن هذه النظرية ليست لها قيمة علمية وتوافق مصالح مجموعات للضغط.

٦-٢ عند مناقشة نتائج التخفيضات الممكنة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، يجب أن تؤخذ في الحسبان حقيقة أن زيادة كميات ثاني أكسيد الكربون التي تدخل الغلاف الجوي هي عامل ايجابي بالنسبة للزراعة والانتاجية البيولوجية. وتجدر ملاحظة أن ثاني أكسيد الكربون مفيد للحياة على الأرض. وهناك رأي لدى خبراء الزراعة أن الزيادة بنسبة ١٠٪ في الغلة من المحاصيل الزراعية التي لوحظت في العقود الماضية لم تحدث الا كنتيجة لتأثير الزيادة في محتوى ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي.

٧-٢ من الجدير بالملاحظة أن الطيران المدني بعيد عن أن يكون المصدر الرئيسي لتلوث الغلاف الجوي، وهو يقل في هذا الصدد بكثير عن صناعات مثل صناعة المعادن وتوليد الطاقة والنقل بالسيارات الخ. وفي عام ١٩٩٩، انتهى الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ من اعداد تقرير خاص لوحظ فيه أن لنشاط الطيران تأثير ضئيل على الاحترار العالمي ولا يزال ثمة قدر كبير من عدم التأكد في هذا المجال. وفي هذا الصدد، فان مسألة ادخال تدابير اقتصادية لتنظيم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في ظروف عدم التأكد تبدو سابقة لأوانها.

٨-٢ في استنتاجات الوثيقة المقدمة من المجلس الى الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، لوحظ أن نظام المبادلة المفتوحة للانبعاثات سيكون حلا فعالا اقتصاديا لمشكلة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الأجل الطويل، غير أنه لا يمكن تنفيذه الى حين دخول بروتوكول كيوتو حيز النفاذ والاتفاق على حد أقصى لحجم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وأعلنت بعض الدول والمنظمات الاقليمية عن خططها لتنفيذ نظم مبادلة الانبعاثات. ومع ذلك فان أي من هذه النظم لا يتضمن في الوقت الحاضر مبادلة انبعاثات لثاني أكسيد الكربون فيما يتعلق بالطيران المدني.

### ٣ - الاستنتاجات

١-٣ لوحظ في هذه الوثيقة وفي تقرير الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن ثمة مسائل قيد النظر في المجال المحدد وأنه لا يوجد رأي مشترك بشأن العديد منها، وخاصة فيما يتعلق بآثار الضرورة الاقتصادية لتحصيل جبايات. ولا يمكن بحث مسألة الرسوم المقترحة لانبعاثات غازات الدفيئة إلا عند إثباتها علمياً وتحليلها فيما يتعلق بوجود شروط مسبقة لادخال رسوم للطيران المدني. وهناك أيضاً الحاجة لتقييم الآثار الاقتصادية والجوانب القانونية لادخال رسوم وجبايات للانبعاثات من وجهة النظر الخاصة بالقدرة التنافسية وضمن العدل. وفي الوثيقة A35-WP/56، يلاحظ أن هذه المسألة متشعبة وتظل بلا حل في هذه المرحلة.

٢-٣ في قرار الجمعية العمومية A33-7، "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاء المستمرة في مجال حماية البيئة"، تدعى الدول المتعاقدة الى أن تواصل تقديم دعمها للنشاط لأنشطة الايكاء المتعلقة بالبيئة في جميع المناسبات الملائمة. وتحت على الامتناع عن اتخاذ اجراءات انفرادية، بهدف فرض قيود تشغيلية، من شأنها أن تلحق الضرر بتطور الطيران المدني الدولي.

٣-٣ ان موقف الاتحاد الروسي الذي يقوم بدور فعال في أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران هو موقف الدعم لجهود الايكاء الرامية لحماية البيئة. وتدعو الدول المتعاقدة الى مواصلة أنشطتها المشتركة في هذا المجال، على أساس نهج مثبتة علمياً، ومع تقادي القرارات المتسارعة التي قد تلحق الضرر بأنشطة الطيران المدني الدولي، بدون أي تأثير ايجابي على البيئة. وبصفة خاصة، نرى من الضروري في المزيد من أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ايلاء الاهتمام بصورة رئيسية لأكاسيد النيتروجين. ونظراً للعلاقة العكسية، فمن الضروري كمسألة ذات أولوية اجراء تحليل مقارنة للتأثير البيئي لأكاسيد النيتروجين وثاني أكسيد الكربون.

٤-٣ عموماً، يؤيد الاتحاد الروسي تقرير مجلس الايكاء عن "التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات"، والمشروع لنتقيح المرفق (ط) بقرار الجمعية العمومية A33-7، الوارد في الوثيقة A35-WP/76. ويؤيد الاتحاد الروسي مواصلة الدراسات في هذا المجال ضمن اطار أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. غير أنه يرى أنه من غير المسموح به القيام انفرادياً بادخال رسوم لانبعاثات محركات الطائرات قبل استكمال دراسة شاملة ومفصلة في هذا الشأن.

### ٤ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٤ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الاحاطة علماً بهذه الوثيقة.

(ب) الموافقة على أن مسألة ادخال التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو خفضها لم تدرس بقدر كاف من وجهتي النظر العلمية والاقتصادية على السواء.

(ج) دعوة الدول المتعاقدة الى الامتناع عن ادخال رسوم لانبعاثات محركات الطائرات بصورة انفرادية قبل استكمال دراسة شاملة ومفصلة في هذا الشأن.

(د) توصية مجلس الايكاو بأن يدرج في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تحليلا مقارنا لتأثير انبعاثات أكاسيد النيتروجين وثاني أكسيد الكربون على البيئة.

(هـ) توصية مجلس الايكاو بايلاء الاهتمام على النحو الملائم، في المزيد من الأنشطة، لانبعاثات أكاسيد النيتروجين التي تمثل تهديدا حقيقيا للبيئة والصحة البشرية.

- انتهى -