A36-WP/166
EX/59
12/9/07

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

(مونتريال، ١٨–٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ حماية البيئة

الطيران والانبعاثات — مواجهة التحدي الناشئ عن نمو الطيران

(ورقة مقدمة من الأرجنتين والبرازيل وكندا وكولومبيا والاكوادور واليابان والمكسيك وباكستان وبنما وسانتا لوسيا وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة)

الملخص التنفيذي

من أجل العمل بفعالية في مواجهة التحديات البيئية التي يفرضها نمو الطيران، من الضروري أن تواصل الايكاو القيام بدورها القيادي المتمثل في اعتماد نهج له هيكل محدد على المدى الطويل وعلى المستوى العالمي للسماح بتحقيق هذا النمو مع تنظيم التأثيرات البيئية المرتبطة به. وينبغي أن يشمل هذا النهج التشجيع على اعتماد الحلول المجدية من الناحية الاقتصادية بناء على توافق عالمي في الآراء لكي تطبقها الدول المتعاقدة من أجل بلوغ أهداف الايكاو البيئية. وينبغي للايكاو بالتالي أن تعتمد إرشادات خاصة بالاتجار بالانبعاثات بحيث تعزز مبدأ الاتفاق المشترك وتحث الدول على الامتناع عن فرض رسوم انفرادية على غازات الدفيئة. وينبغي أن تدرك الايكاو أيضا الحاجة الى مراعاة آثار الإجراءات البيئية على الأوضاع الاقتصادية في البلدان النامية وتحقيق الاحترام الكامل للمبادئ المتفق عليها في الأحكام السارية في قانون الطيران الدولي.

الاجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) التأكيد على الدور الفريد الذي يلعبه الطيران في الربط بين مختلف عناصر الاقتصاد الدولي والمواطنين في العالم؛

ب) الاعتراف بالانجاز الكبير الذي حققته الايكاو حتى الآن في معالجة انبعاثات الطيران؛

ج) التأكيد على أهمية التزام الايكاو السابق بالحد أو الخفض من تأثير انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي؛

د) التأكيد على دور الايكاو القيادي في معالجة انبعاثات الطيران على المستوى العالمي عن طريق تأمين الدعم والتعاون من جانب الدول المتعاقدة لوضع اطار منتظم وشامل لاحتواء آثار انبعاثات الطيران، بما في ذلك تحسين الفهم العلمي وتحديث إجراءات ونظم إدارة الحركة الجوية والتوصل الى تكنولوجيات تصدر قدرا أقل من الانبعاثات وتكون أكفأ في استهلاك الوقود بالنسبة للطائرات والمحركات، واستكشاف إمكانيات استخدام بدائل الوقود، والتدابير المجدية اقتصاديا والمبنية على آليات السوق على أساس الاتفاق المشترك؛

هـ) تأييد الإرشادات الخاصة بالاتجار بالانبعاثات التي من شأنها تعزيز مبدأ الاتفاق المشترك والتأكيد من جديد على أن الطريقة الوحيدة المعقولة لاحتواء الانبعاثات من الطيران الدولي هي الاتفاق المشترك مع المراعاة الكاملة للمبادئ المتفق عليها في الأحكام السارية في قانون الطيران الدولي والتي تحث "الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير بيئية من طرف واحد..."؛

و) الاعتراف بالظروف الوطنية الفريدة لكل دولة على حدة وبحقها في تحديد أفضل طريقة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن شركات الطيران التابعة لها وبالدور القيادي الأساسي الذي تلعبه الايكاو لتحقيق التجانس العالمي الفعلي في احتواء انبعاثات غازات الدفيئة؛ ز) حث الدول على أن تظل ممتنعة عن فرض رسوم على غازات الدفيئة من طرف واحد كما كان متفقا عليه في الجمعية العمومية الأخيرة. ح) الاعتراف بالحاجة الى مراعاة آثار هذه التدابير البيئية على الأوضاع الاقتصادية في البلدان النامية.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي C — (حماية البيئة – *تقليل التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة لأقل* حد ممكن).
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع	

المقدمة

١-١ اعتمدت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو في أكتوبر ٢٠٠٤ القرار ٣٥-٥ بشأن كل من ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. واعتمدت الجمعية العمومية الأهداف البيئية المتمثلة في الحد أو الخفض من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران على المناخ العالمي، وتأثير انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي، وتأثير الضوضاء على المجتمعات المحلية.

١-٢ ومن الضروري أن تحافظ الايكاو على دورها القيادي وأن تواصل جهودها الهامة لمعالجة الآثار البيئية الناجمة عن الطيران، بما في ذلك إيجاد الحلول المجدية اقتصاديا والمبنية على توافق الآراء الدولي لكي تطبقها الدول المتعاقدة من أجل بلوغ الأهداف البيئية العالمية ولضمان تحقيق التنمية المستدامة للطيران مع كل الفوائد التي يجلبها للعالم.

١-٣ وينبغي للايكاو أن تؤمن الدعم والتعاون على المستوى الدولي لوضع إطار منتظم وشامل لاحتواء تأثيرات انبعاثات الطيران من خلال مجموعة من التدابير العلمية والتكنولوجية والتشغيلية، والتي تكملها التدابير المبنية على آليات السوق التي تعتبرها الدول و/أو الأقاليم ملائمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة التي تصدرها من قطاع الطيران.

٢- دور الايكاو القيادي

٢-١ يلعب الطيران دورا حيويا في التقدم الاقتصادي العالمي. فهو يسمح بتنقل مليارات الركاب كل سنة و٤٠ في المائة من قيمة صادرات العالم، ويسمح بتوفير فرص وأسواق جديدة للبلدان في مختلف أنحاء العالم.

٢-٢ ويُشهد لقطاع الطيران بأنه حسّن أداءه البيئي حتى بالرغم من نموه المطرد خلال العقود الماضية. فقد انخفضت ضوضاء الطائرات على سبيل المثال بنسبة ٧٥ في المائة وتحسنت الكفاءة في استهلاك الوقود بنسبة ٧٠ في المائة خلال السنوات الأربعين الماضية.

٢-٣ وبناء على هذا السجل الايجابي واعترافا بالدور المتزايد الذي تلعبه القضايا البيئية في تشكيل نمو الطيران الدولي، اعتمدت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو في أكتوبر ٢٠٠٤ بالإجماع القرار ٣٥-٥ الذي تضمن الأهداف البيئية المتمثلة في الحد أو الخفض من تأثير ضوضاء الطائرات، والانبعاثات على نوعية الهواء المحلي، وانبعاثات غازات الدفيئة من قطاع الطيران.

٢-٤ وأقرت الجمعية العمومية أيضا بأن الدول المتعاقدة قد وضعت بالفعل مجموعة من التدابير التي اعتبرتها ملائمة لمعالجة انبعاثات الطيران الصادرة عن شركات الطيران التابعة لها. وبناء على ايمانها بأن أفضل وسيلة لتحقيق التكامل بين الجهود العالمية والإقليمية هي التعاون والاتفاق المشترك، حثت الجمعية العمومية بالتالي الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير بيئية من طرف واحد من شأنها التأثير سلبا على التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.

٢-٥ وتظل الايكاو هي هيئة الأمم المتحدة المختصة أمام الدول المتعاقدة لوضع الأهداف البيئية والإطار العالمي فيما يتعلق بالطيران وللعمل معا لترجمة كل ذلك الى إجراءات فعلية. ومن الضروري للايكاو أن تستمر في الاضطلاع بدورها القيادي وأن تواصل جهودها الهامة لمعالجة تأثيرات الطيران البيئية، بما في ذلك تشجيع الحلول المجدية اقتصاديا لكي تطبقها الدول المتعاقدة لبلوغ الأهداف البيئية العالمية ولضمان التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي بكل الفوائد التي يجلبها للعالم.

٢-٦ ولتحقيق النجاح في مواجهة التحدي الذي تشكله زيادة انبعاثات الطيران، ينبغي للايكاو أن تسعى للحصول على تعاون الدول المتعاقدة لاعتماد نهج شامل يسمح بمعالجة تأثيرات انبعاثات الطيران، وذلك من خلال رفع الكفاءة ومجموعة من التدابير التكنولوجية والتشغيلية وباستخدام بدائل الوقود والسياسات العامة، مع مراعاة أوجه الترابط بين خفض التأثير البيئي لكل من الضوضاء والانبعاثات. وينبغي لمثل هذا النهج أن يشمل ما يلي:

أ) حث الدول المتعاقدة على تسهيل إجراء البحوث حول القضايا العلمية الأساسية من أجل تحسين الفهم الحالي وإعداد المقاييس اللازمة لتأثير انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران. وبهذه الطريقة نستطيع أن نضمن التركيز في التدابير والنهج الحالية على المجالات التي لها أخطر تأثير وبأكثر الطرق فعالية مقارنة بالتكاليف؛

ب) تعديل خطة الملاحة الجوية العالمية التابعة للايكاو لزيادة التشديد على خفض حرق الوقود وانبعاثات الطائرات، والطلب الى الدول والمجتمعات الإقليمية بتعديل التحسينات المدخلة على كفاءة الحركة الجوية وخفض الازدحام في المطارات. وسيشكل ذلك أسرع وسيلة وأكثرها واقعية لخفض انبعاثات الطيران على المستويين المحلي والعالمي على حد سواء؛

ج) تشجيع الدول على النهوض بأعمال البحوث والتنمية اللازمة للتوصل الى تصميمات أكثر كفاءة من الناحية البيئية بالنسبة للمحركات والطائرات، ونظم النقل الجوي المتقدمة مثل نظم CNS/ATM في الوقت المناسب وبجهود حثيثة. وقد سمحت هذه التحسينات التكنولوجية بتحقيق معظم المكاسب السابقة في التحسينات البيئية؛

د) دعوة الدول الى استكشاف إمكانيات التوصل الى أنواع وقود بديلة من شأنها مساعدة قطاع الطيران في خفض تأثير الانبعاثات على نوعية الهواء المحلي والانبعاثات من غازات الدفيئة؛

هـ) تأييد استخدام التدابير المبنية على آليات السوق والمجدية اقتصاديا ، مثل الاتجار بالانبعاثات، تحت المظلة الدولية للايكاو على أساس الاتفاق المتبادل بين الدول في حالة تطبيقها على شركات الطيران التابعة لدولة أخرى.

٢-٧ انتهت "لجنة حماية البيئة في مجال الطيران" من إعداد الإرشادات بشأن الاتجار بالانبعاثات في شهر فبراير ٢٠٠٧. ووافق مجلس الايكاو بعد ذلك على مشروع هذه الوثيقة في شهر مارس وأعد تمهيدا لها أورد فيه أن أغلبية أعضاء المجلس يؤيدون استخدام أسلوب الاتجار بالانبعاثات وتطبيقه على شركات الطيران التابعة لدول أخرى في حالة واحدة فقط وهي على أساس الاتفاق المشترك. وينبغي للايكاو، على سبيل الاستمرار في القيام بدورها القيادي، أن توسع نطاق أعمالها الخاصة بالتدابير المبنية على آليات السوق باضافة المسائل اللازمة للربط بين مختلف النظم المفتوحة للاتجار بالانبعاثات في مختلف الدول و/أو الأقاليم.

٢-٨ وفيما يتعلق بالرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة، لم يحسم بعد الجدل القانوني. وبالاضافة الى ذلك وكما أوضحت لجنة حماية البيئة من قبل، فان هذه الرسوم أقل جدوى مقارنة بتكاليفها من نظام الاتجار بالانبعاثات وينبغي أن يظل حظر الايكاو على فرض الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة في محله.

٢-٩ ومن الأهمية بمكان الاعتراف بأن التدابير المتخذة لمعالجة تأثيرات انبعاثات الطيران قد تنطوي على تكاليف كبيرة وتقلل من سرعة التنمية الاقتصادية. وبالنظر الى الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية، قد تمثل مثل هذه التدابير عبئا كبيرا. ومن المهم مراعاة التداعيات المترتبة على مثل هذه التدابير البيئية بالنسبة للعالم النامي وهو أمر يمكن تحقيقه بفضل النهج المبني على الاتفاق المشترك.

٢-١٠ وينبغي للايكاو في سياق اضطلاعها بدورها القيادي بشأن المسائل البيئية في مجال الطيران أن تواصل العمل من أجل تحقيق رؤيتها المتمثلة في التنمية الآمنة والسليمة والمستدامة لقطاع الطيران المدني بفضل التعاون بين دولها الأعضاء. ويتعين على الدول المتعاقدة أن تحترم حق بعضها البعض في تحديد أفضل طريقة لمعالجة انبعاثات الطيران الناجمة عن شركاتها. وستكون هناك مجموعة كبيرة من الأهداف والتدابير المتباينة بالنظر الى الاختلاف بين التجارب والهياكل القائمة في قطاعات الطيران في مختلف أنحاء العالم. وسيتوقف نجاح الايكاو ونجاح دولها المتعاقدة في التصدي للتحديات التي تشكلها انبعاثات الطيران الدولي في نهاية المطاف على إيجاد أرضية مشتركة للعمل على أساس التشاور والتعاون.

– انتهـــى –