



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي

مونتريال، ١٩ إلى ٢٢/٧/٢٠٢٢

البند ١ من جدول الأعمال: سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والخيارات المتاحة لتحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي

البند ٢ من جدول الأعمال: وسائل التنفيذ بالنسبة للهدف العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي

البند ٤ من جدول الأعمال: الاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن الاجتماع

وجهات نظر بشأن مستوى طموحات الطيران الدولي وتغير المناخ (العنصران الأساسيان ٣ و ٥)

(ورقة مقدمة من جمهورية الصين الشعبية والاتحاد الروسي)

الموجز

تشمل الإجراءات التي يتخذها قطاع الطيران الدولي للتصدي لمسألة تغير المناخ تدابير التخفيف من حدة التغير والتأقلم والموارد المالية والتكنولوجيا، والتي ينبغي مراعاتها بالكامل على نحو شامل ومنهجي لزيادة مستوى طموح الطيران الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، لا ينبغي أن تتأثر التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول النامية سلبا بسبب زيادة مستوى الطموح. يرد الإجراء المعروض على الاجتماع الرفيع المستوى في الفقرة ٤.

^١ النسختان باللغة الصينية والإنجليزية مقدمتان من جمهورية الصين الشعبية والاتحاد الروسي.

١- المقدمة

١-١ تتضمن أهداف اتفاق باريس ما يلي: (أ) الحفاظ على درجات الحرارة العالمية أقل إلى حد كبير من درجتين مؤبنتين فوق درجات الحرارة لما قبل العصر الصناعي ومتابعة وسائل الحد من الزيادة إلى ١,٥ درجة مئوية؛ و(ب) زيادة القدرة على التأقلم مع الآثار السلبية لتغير المناخ وتعزيز الصمود المناخي وخفض انبعاثات غازات الدفيئة على نحو لا يعرض إنتاج الغذاء للخطر؛ و(ج) جعل تدفق التمويل يتماشى مع مسار يقودنا نحو انخفاض انبعاثات غازات الدفيئة والتنمية التي تراعى فيها الاعتبارات المناخية.

٢-١ وينص اتفاق باريس على تنفيذه على نحو تراعى فيه مبادئ الإنصاف والمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة والقدرات الخاصة بكل دولة، وذلك في ضوء الظروف المحلية المختلفة، وتحقيق الأهداف المذكورة في الفقرة ١-١ من خلال مساهمات يجري تحديدها على المستوى الوطني. وأقر اتفاق باريس أيضا بضرورة دعم البلدان النامية الأطراف سعيا نحو التنفيذ الفعال لهذا الاتفاق.

٢- وجهات النظر بشأن الأهداف الحالية للإيكاو لخفض الانبعاثات في مجال الطيران الدولي

١-٢ منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، اتفقت جميع القرارات الصادرة بشأن تغير المناخ على تحقيق هدف طموح لتحسين المتوسط العالمي للكفاءة السنوية للوقود بنسبة ٢ في المائة حتى عام ٢٠٢٠، إلى جانب نسبة تحسن عالمية طموحة في كفاءة الوقود تبلغ ٢ في المائة سنويا بين عامي ٢٠٢١ و ٢٠٥٠. غير أن الإيكاو لم تجر أي تحليل مفصل للأهداف من ناحية مدى تنفيذها ومستوى طموحها وجدواها.

٢-٢ وإن الهدف المتمثل في تثبيت الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي حول العالم على المستوى الذي تحقق في عام ٢٠٢٠ أي "هدف الحياد الكربوني على مستوى عام ٢٠٢٠" (CNG 2020)، والذي اقترحه الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين، يسعى في جوهره إلى الحد من زيادة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي في جميع أنحاء العالم. وبما أن معدل الزيادة والنمو في الانبعاثات الإجمالية الناجمة عن الطيران الدولي في البلدان النامية يعد أعلى مما هو عليه في الدول المتقدمة، يؤدي هدف "الحياد الكربوني على مستوى عام ٢٠٢٠" في الأساس إلى إعفاء البلدان المتقدمة من مسؤولياتها التاريخية في خفض الانبعاثات وإثقال كاهل البلدان النامية بالجزء الأكبر من الالتزام بخفض الانبعاثات العالمية الناجمة عن الطيران الدولي، الأمر الذي يخالف مبادئ الإنصاف والمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة والقدرات المختلفة لكل دولة. ولطالما عبرت الصين وبلدان أخرى عن تحفظاتها على "هدف الحياد الكربوني على مستوى عام ٢٠٢٠"، وأي آلية تم تصميمها بحيث يشكل الحياد الكربوني على مستوى عام ٢٠٢٠ خط الأساس فيها.

٣-٢ ومنذ عام ٢٠١٠، نصت كافة القرارات الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو على أن هدف الحياد الكربوني على مستوى عام ٢٠٢٠ يجب ألا يحمل فرادى الدول التزامات محددة، لكن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي "خطة كورسيا" قد قسّم بشكل كبير هذا الهدف الدول إلى المستوى الفردي. ووفقا لبحث أجرته لجنة حماية البيئة

في مجال الطيران (CAEP)^٢، من شأن آلية تنفيذ خطة كورسيا الحالية أن تتسبب في اختلالات خطيرة على صعيد الأسواق وستتضرر منها البلدان النامية.

٣- وجهات النظر بشأن زيادة مستوى طموحات الطيران الدولي وتغير المناخ

١-٣ وفقا لورقة العمل رقم HLM-LTAG-WP/24 تحت عنوان - "وجهات نظر حول الفهم بشكل علمي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ"، المقدمة من الصين والاتحاد الروسي، فإن تحقيق الهدف المتمثل في الحفاظ على درجات الحرارة العالمية أقل إلى حد كبير من درجتين مؤبنتين فوق درجات الحرارة لما قبل العصر الصناعي ومتابعة وسائل الحد من الزيادة إلى ١,٥ درجة مئوية، لا يعني ضرورة إما أن تحقق ضرورة جميع الأقاليم أو القطاعات صافي انبعاثات صفرية في ذات الوقت أو ألا تحدد أهدافا للوصول إلى صافي انبعاثات صفرية. لذلك، هذا هو افتقاد للتصريح القانوني والدليل العلمي للإيكاو لتحديد هدفا موحدا فيما يخص صافي الانبعاثات.

٢-٣ في حين وصلت البلدان المتقدمة إلى ذروة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران، حيث تحظى هذه البلدان بقدر كبير من التمويل والتكنولوجيات وبناء القدرات لمعالجة هذه الانبعاثات، لا تزال قطاعات الطيران الدولي في البلدان النامية بعيدة عن تحقيق هذا المستوى من النضج. وفي حالة عدم تمكن البلدان المتقدمة من تحقيق الحيادي الكربوني قبل البلدان النامية بكثير، ومن ثم توفير ما يكفي من الدعم المالي والفني وفي مجال بناء القدرات للبلدان النامية من أجل خفض انبعاثاتها في مجال الطيران، سوف تصبح جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل موضع شك، وسيعني ذلك أن الطيران الدولي وما يرتبط به من قطاعات في البلدان النامية إما ستعاني من مستوى منخفض جدا من التنمية في المستقبل، أو أنها ستتكد تكاليف أعلى بكثير لإزالة الكربون من تلك التي ستتحملها البلدان المتقدمة، وستعاني بالتالي من اختلالات سلبية على صعيد المنافسة لتجلب الضرر للبلدان النامية.

٣-٣ وسعيا لرفع مستوى الإجراءات التي تتخذها الإيكاو للتصدي لتغير المناخ، من الضروري احترام ومراعاة الفروقات بين البلدان من حيث مراحل التنمية ومسؤولياتها التاريخية في مجال الانبعاثات ومدى وفرة الموارد، إلى آخره. ومن الضروري أيضا التأكد من أن تتحمل البلدان المتقدمة مسؤولياتها التاريخية في مجال الانبعاثات، وذلك عن طريق تحقيق الحيادي المناخي بحلول عام ٢٠٢٠ على نحو جماعي، وتزويد البلدان النامية بالدعم المالي ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات المطلوبة لبناء قطاع طيران مستدام.

٤- الإجراءات المعروضة على الاجتماع

١-٤ يرجى من الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي القيام بما يلي:

^٢ وفقا للتحليل الذي أجري في إطار الاستعراض المنتظم لخطة "كورسيا" للعام ٢٠٢٢ بشأن اختلال السوق، تظهر النتائج أن أبرز أسباب اختلالات الأسواق ما بعد عام ٢٠٣٠ تكمن في إدخال خطوط أساس فردية وعوامل نمو فردية. ونظرا إلى أن معدلات نمو النقل الجوي تختلف حسب المسارات والبلدان والأقاليم، تتحمل شركات الطيران في البلدان النامية أو الأقاليم السريعة النمو مسؤوليات أكبر لخفض الانبعاثات، مما يؤدي إلى حالة حقيقية من التمييز والإجحاف بحق البلدان النامية السريعة النمو.

أ) أن يقر بأنه ينبغي أن تستند زيادة مستوى الطموح فيما يخص الهدف الطموح الطويل الأجل إلى عمليات التقييم ولجراء الأبحاث بشأن أهداف ولجراءات خفض الانبعاثات التي تحددها الدول بصورة مستقلة، وعلى أساس أن تتولى البلدان المتقدمة الدور القيادي في تحقيق انخفاض كبير في الانبعاثات وتوفير المساعدة الكافية للبلدان النامية، على النحو المفصل والموصى به في الفقرة ٣ أعلاه؛

ب) أن يعيد التأكيد على أن يجري تنسيق أي إجراءات تتخذها الإيكوا بصدد تغير المناخ وفقاً لاعتبارات التنمية الاجتماعية والاقتصادية على نحو متكامل، بهدف تجنب أي آثار سلبية تلحق بهذه التنمية، مع المراعاة التامة للاحتياجات المشروعة ذات الأولوية للبلدان النامية من أجل تحقيق النمو المستدام في قطاع الطيران الدولي والقضاء على الفقر؛

ج) أن يعبر عن مضمون الفقرة ٤-١ (أ) في نتائج الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي.

— انتهى —