



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند رقم ٣: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية
٣-٤: فرض الضرائب على النقل الجوي الدولي

إعادة التأكيد على الدور الحيوي لخطة كورسيا وضروة تنسيق القواعد التنظيمية على المستوى العالمي

(ورقة مقدّمة من الاياتا)

الموجز التنفيذي

أكدت الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية للإيكاو مجدداً على برنامج تعويض وخفض انبعاثات الكربون في الطيران الدولي (كورسيا) باعتباره التدبير العالمي الوحيد القائم على السوق لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي. ومن المتوقع أن يساهم برنامج كورسيا، خلال المرحلة الأولى (٢٠٢٤-٢٠٢٦)، في خفض ما بين ١٧٠ و ٢٣٦ مليون طن متري من ثاني أكسيد الكربون. ويُعدّ اتخاذ إجراءات قوية ومنسقة من جانب الدول أمراً بالغ الأهمية لتنفيذ برنامج كورسيا بفعالية، ولتحقيق كامل إمكاناته في معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

- أ) تشجيع المزيد من الدول على الانضمام إلى برنامج كورسيا بشكل طوعي لتعزيز تغطيته لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي؛
- ب) التوصية بأن تتخذ الدول إجراءات فورية لإصدار خطابات التفويض اللازمة لزيادة توريد وحدات الانبعاثات المؤهلة لبرنامج كورسيا وتسهيل امتثال مشغلي الطائرات؛
- ج) التأكيد مجدداً للدول على ما يلي: (١) حصرية برنامج كورسيا باعتباره التدبير العالمي الوحيد القائم على السوق لانبعاثات الطيران الدولي، و (٢) سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة ٨٦٣٢)، والتي تدعو الدول ووكالات الأمم المتحدة الأخرى إلى الامتناع عن فرض تنظيم إضافي مجزأ، وتجنب فرض ضرائب تمييزية على النقل الجوي الدولي؛
- د)حث الدول على تنفيذ برنامج كورسيا بطريقة موحدة وفقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لكورسيا (الملحق السادس عشر، المجلد الرابع).

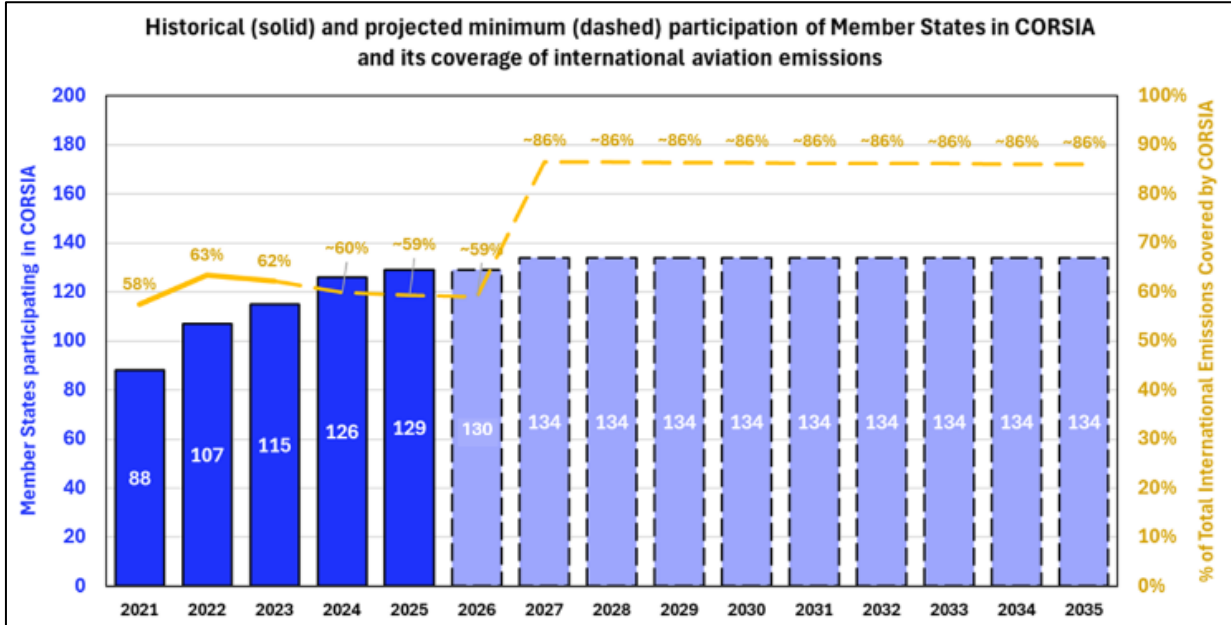
^١ النسخ باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدفين الاستراتيجيين "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"الطيران المستدام بيئياً".
الأثار المالية:	
المراجع:	الملحق السادس عشر — حماية البيئة، المجلد الرابع — برنامج تعويض وخفض انبعاثات الكربون في الطيران الدولي (كورسيا) الوثيقة ٨٦٣٢: سياسات الإيكو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي الوثيقة ١٠٢٢٧: قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتباراً من ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٥) قرار الجمعية العمومية رقم ألف ٤٢-٢٢ وألف ٤٢-٢٦

١ - المقدمة

١-١ يُعدّ برنامج تعويض وخفض انبعاثات الكربون في الطيران الدولي (كورسيا) جزءاً من مجموعة تدابير تهدف إلى معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، سعياً لتحقيق هدف الإيكو الطموح العالمي المتمثل في الوصول إلى صافي انبعاثات كربونية صفرية بحلول عام ٢٠٥٠. ويهدف برنامج كورسيا إلى سدّ الفجوة المتبقية في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون اللازمة لتحقيق هدف النمو المحايد للكربون لعام ٢٠٢٠، بما يتجاوز ما يمكن تحقيقه من خلال تدابير أخرى داخل القطاع، مثل تقنيات الطائرات الجديدة، والتحسينات التشغيلية، واستخدام طاقة أنظف في قطاع الطيران. وقد أكدت الجمعية العمومية الثانية والأربعون للإيكو مجدداً على برنامج كورسيا باعتباره التدبير العالمي الوحيد القائم على السوق لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي (يشار إلى القرار رقم ألف ٤٢-٢٢، الفقرة ١٨).

٢-١ بدأت المرحلة الأولى من برنامج كورسيا في عام ٢٠٢٤، حيث طُبِّقت متطلبات التعويض على الرحلات الدولية بين الدول التي اختارت المشاركة طواعيةً. وبحلول عام ٢٠٢٦، بلغ عدد الدول المشاركة في برنامج كورسيا ١٣٠ دولة، مما يغطي ٦٠٪ من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي. وبما أن برنامج كورسيا آلية تعتمد على مسارات الطيران، فإن زيادة عدد الدول المشاركة فيه تعني تغطية أوسع لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي ضمن نطاق الخطة. ويوضح الشكل ١ عدد الدول المشاركة في كورسيا تاريخياً (الخط المتصل) والحد الأدنى المتوقع (الخط المتقطع) بدءاً من عام ٢٠٢١، بالإضافة إلى تأثيرها على حصة إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي التي تغطيها الخطة (الخط). ومع بدء المرحلة الثانية في عام ٢٠٢٧، من المتوقع أن يغطي برنامج كورسيا ما لا يقل عن ٨٥٪ من انبعاثات الطيران الدولي بدءاً من عام ٢٠٢٧.



المصدر : تقديرات الاياتا

٣-١ يتضح التزام الدول ومشغلي الطائرات بتنفيذ برنامج كورسيا، كما هو موضح في متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق بموجب البرنامج. فقد قدمت ١٢٨ دولة تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن رحلاتها الجوية الدولية في عام ٢٠٢٤، مدعومة ببيانات مقدمة من حوالي ٦٩٠ مشغل طائرات، تغطي ٩٩٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران المدني الدولي في عام ٢٠٢٤. ويعتمد نجاح تنفيذ برنامج كورسيا على توفير كميات كافية من وحدات الانبعاثات المؤهلة لبرنامج كورسيا (CEEs) لتلبية الطلب المتزايد. ومن الجدير بالذكر أيضاً أنه في المرحلة الأولى، من المتوقع تلبية متطلبات التعويض بشكل أساسي من خلال وحدات الانبعاثات المؤهلة لبرنامج كورسيا، نظراً لمحدودية توقعات الإنتاج وإصدار الشهادات لوقود كورسيا المؤهل (CEFs).

٤-١ يتضح التزام الدول ومشغلي الطائرات بتنفيذ برنامج كورسيا، كما هو موضح في متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق بموجب البرنامج. فقد قدمت ١٢٨ دولة تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن رحلاتها الجوية الدولية في عام ٢٠٢٤، مدعومة ببيانات مقدمة من حوالي ٦٩٠ مشغل طائرات، تغطي ٩٩٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران المدني الدولي في عام ٢٠٢٤. ويعتمد نجاح تنفيذ برنامج كورسيا على توفير كميات كافية من وحدات الانبعاثات المؤهلة لبرنامج كورسيا (CEEs) لتلبية الطلب المتزايد. ومن الجدير بالذكر أيضاً أنه في المرحلة الأولى، من المتوقع تلبية متطلبات التعويض بشكل أساسي من خلال وحدات الانبعاثات المؤهلة لبرنامج كورسيا، نظراً لمحدودية توقعات الإنتاج وإصدار الشهادات لوقود كورسيا المؤهل (CEFs).

٥-١ علاوة على ذلك، من الضروري بنفس القدر حماية حصرية برنامج كورسيا لتجنب أي خليط محتمل من التدابير المكررة القائمة على السوق على مستوى الدول أو المناطق، ولضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران الدولي والالتزامات التنظيمية المالية المرتبطة بها وفرضها مرة واحدة فقط. وستمكن هذه المتطلبات برنامج كورسيا من تحقيق كامل إمكاناته في إزالة الكربون.

٢- ضمان توفير كميات كافية من وحدات الانبعاثات المؤهلة بما يتماشى مع متطلبات اتفاقية باريس

١-٢ بالنسبة للمرحلة الأولى من برنامج كورسيا (٢٠٢٤-٢٠٢٦)، تُقدّر الإيادات أنه سيتم تعويض ما بين ١٧٠ و٢٣٦ مليون طن متري من ثاني أكسيد الكربون، وهو ما يعكس عامل نمو القطاعات لعام ٢٠٢٤، الذي أعلنته الإيكاو في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٥. وعلى الرغم من قوة الطلب، الذي يعكس التزام الشراء، لا يزال مشغلو الطائرات يواجهون نقصاً حاداً في وحدات الانبعاثات المؤهلة في السوق. واعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٦، يتوفر ما يقارب ٤٣ مليون طن متري من وحدات الانبعاثات المؤهلة للمرحلة الأولى، مصدرها ١٠ دول فقط: كمبوديا، غامبيا، غيانا، لاوس، مدغشقر، ملاوي، نيجيريا، رواندا، سيراليون، تنزانيا، وأوزبكستان.

٢-٢ تحدد معايير أهلية وحدات انبعاثات برنامج كورسيا المعايير اللازمة لضمان سلامة هذه الوحدات اجتماعياً وبيئياً، ولضمان تحقيقها لتخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المعتمدة، وعدم احتسابها مرتين. ويتطلب الحد من مخاطر الازدواجية في احتساب الانبعاثات اتخاذ إجراءات فورية من قبل الدول المضيفة لتنفيذ ترتيبات مؤسسية تضمن إصدار خطابات التفويض/بيانات التصديق في الوقت المناسب.

٣-٢ تُوفر القرارات المتعلقة بتنفيذ المادة ٦ من اتفاقية باريس في مؤتمر الأطراف التاسع والعشرين (١١-٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٢٤، باكو، أذربيجان) لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إرشادات شاملة للدول المضيفة لمشاريع الكربون حول الخطوات اللازمة لإصدار خطابات التفويض وإجراء التعديلات المناسبة لنتائج التخفيف المنقولة دولياً لاستخدامها في إطار برنامج كورسيا.^٢

٤-٢ تُؤخّر العديد من العوائق المستمرة إصدار خطابات التفويض لوحدة الانبعاثات المؤهلة والتقارير ذات الصلة بموجب المادة ٦ من اتفاقية باريس، بما في ذلك: عدم وضوح التدابير التي يُمكن أن تُساعد الدول المضيفة على تطوير أوجه التآزر بين مساهماتها المحددة وطنياً (NDCs) بموجب اتفاقية باريس وبرنامج كورسيا، والغموض بشأن أحكام اتفاقية باريس المتعلقة بتفويض وحدات الانبعاثات لبرنامج كورسيا، وبشكل عام، محدودية الوعي ببرنامج كورسيا بين هيئات صنع القرار الرئيسية، مثل وزارات المالية وإدارات الخزنة.

٥-٢ مع التزام مشغلي الطائرات بتلبية متطلبات التعويض الخاصة بهم بحلول كانون الثاني/يناير ٢٠٢٨، اتخذت الإيادات نهجاً استباقياً لمواجهة التحديات المذكورة أعلاه، وذلك بتوحيد جهود جميع الجهات المعنية في سوق وحدات الانبعاثات المؤهلة لبرنامج كورسيا لرفع مستوى الوعي بضرورة اتخاذ إجراءات سوقية، وتقديم مساعدة مباشرة لتفويضات الجهات المضيفة، بهدف تسهيل توفير كميات كافية من وحدات الانبعاثات المؤهلة للمرحلة الأولى من برنامج كورسيا. وحتى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٦، وقّعت أكثر من ٨٠ جهة، من بينها ست دول، على ميثاق سوق الكربون في قطاع الطيران وانضمت إلى تحالف الدعم، مما يدل على دعمها القوي لبرنامج كورسيا وأهدافه. ومن الضروري أيضاً أن تتخذ الدول إجراءات فورية لترخيص وحدات الانبعاثات المؤهلة، وضمان وصول الإمدادات إلى كمية تُمكن مشغلي الطائرات من الامتثال. ولا يُمكن المبالغة في أهمية هذا الأمر، إذ يُقدّر أن السوق سيعاني من نقص في الإمدادات يبلغ حوالي ٢٠٠ مليون طن بحلول

^٢ وعلى وجه الخصوص، وضع اللسمات الأخيرة على القواعد الواردة في المادة ٦.٢ التي توفر إرشادات أساسية بشأن عملية وتوقيت التفويض، ومحتواه، وشكله، وشفافيته، بما في ذلك ضرورة تحديد الشروط التي يمكن بموجبها إلغاء التفويضات، وتطبيقات النقل الأول، وتسلسل وتوقيت الإبلاغ، وتصحيح التناقضات، وقابلية التشغيل البيئي للسجلات، وما إلى ذلك.

حزيران/يونيو ٢٠٢٦. ويتطلب هذا الأمر اتخاذ إجراءات فورية، لأن تأخر وصول الإمدادات، أو حتى انعدامها، يهدد فعالية أداء برنامج كورسيا كآلية قائمة على السوق.

٣- تعزيز حصريّة برنامج كورسيا وتنفيذه الموحد

١-٣ أقرت الجمعية العمومية للإيكاو نظام كورسيا باعتباره "التدبير العالمي الوحيد القائم على السوق والمطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، وذلك لتجنب أي خليط محتمل بين التدابير القائمة على السوق المكررة على مستوى الدول أو المناطق، مما يضمن احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي مرة واحدة فقط".^٣ كما حثت الجمعية العمومية للإيكاو الدول الأعضاء على "اتباع سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، كما وردت في الوثيقة ٨٦٣٢، وتجنب فرض ضرائب تمييزية على الطيران الدولي".^٤

٢-٣ يُعد التطبيق الموحد لنظام كورسيا من قبل جميع الدول الأعضاء، دون استثناءات إقليمية أو وطنية، أمراً بالغ الأهمية للحفاظ على حصريته. ويثير ظهور استثناءات إقليمية فيما يتعلق بتطبيق كورسيا قلقاً بالغاً، ويؤدي مباشرة إلى عدم تحقيق هدف الإيكاو المتمثل في النمو المحايد للكربون لعام ٢٠٢٠. وبالتالي، فإن مثل هذه الإجراءات من شأنها أن تُقلل من تمويل المناخ للدول التي تستضيف مشاريع تولّد وحدات الانبعاثات المؤهلة. ومن دواعي القلق أن العديد من الدول قد فرضت رسوماً وضرائب على الكربون في النقل الجوي الدولي، مما يُشتت مبادئ الإيكاو الراسخة، ويتعارض مع حصريّة برنامج كورسيا، فضلاً عن تناقضه مع سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي (الوثيقة ٨٦٣٢).

٣-٣ يُقوّض هذا التشتت بشدة الجهود متعددة الأطراف لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، لا سيما وأن الدول التي تطبق هذه الرسوم هي أيضاً دول أعضاء في الإيكاو، ولها دورٌ محوري في تطوير وإنشاء برنامج كورسيا. وبالنسبة لمشغلي الطائرات، يؤدي هذا إلى أعباء إدارية ومالية إضافية تُحوّل موارد مالية حيوية عن حلول إزالة الكربون المُثبتة، مثل وقود الطيران المستدام وتعويض الكربون، كما يؤدي في بعض الحالات إلى فرض رسوم مزدوجة على نفس أطنان انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بموجب أكثر من تدبير قائم على السوق. إضافةً إلى ذلك، يهدد هذا التداخل الإقليمي أو الوطني بشكل مباشر هدف الإيكاو متعدد الأطراف المتفق عليه والمتمثل في تحقيق النمو المحايد للكربون لعام ٢٠٢٠ في قطاع الطيران. كما يحدّ ذلك من قدرة الدول على توليد التمويل المناخي والاستفادة من أوجه التآزر لتحقيق التقدم نحو مساهماتها المحددة وطنياً، وذلك باتباع مجموعة أخرى من القواعد متعددة الأطراف المتفق عليها بموجب اتفاقية باريس، مع القضاء أيضاً على الفوائد البيئية والاجتماعية والاقتصادية المرتبطة بها.

٤-٣ تُعدّ القواعد المستقرة والقابلة للتنبؤ ضرورية لضمان سيولة سوق الكربون وجذب الاستثمارات طويلة الأجل. تتطلب مشاريع الكربون عادةً دورات تطوير طويلة - غالباً من أربع إلى خمس سنوات - بدءاً من التصميم الأولي والموافقة على المنهجية وصولاً إلى تأمين التمويل، وانتهاءً بتوليد وإصدار أرصدة الكربون. ويلتزم المطورون والمستثمرون بناءً على القواعد الحالية وتوقعاتهم المعقولة بشأن الأهلية المستقبلية. وعندما تفرض السلطات الوطنية أو الإقليمية تغييرات على

^٣ قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٣٩-٣ ([Resolution 39-3](#))؛ تم التأكيد عليه مجدداً في أحدث قرار للجمعية العمومية رقم ألف ٤٢-٢٢

([Resolution A42-22](#))

^٤ قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ألف ٤٢-٢٦ ([Resolution A42-26](#))

المعايير أو المنهجيات أو معايير الأهلية، قد تصبح المشاريع الجارية غير قابلة للتطبيق، مما يقوّض ثقة المستثمرين والدعم الذي توفره هذه المشاريع للدول المضيفة.

٣-٥ تماشياً مع السلطة المخولة للإيكاو من قبل الدول الأعضاء فيها، باعتبارها المنتدى الشرعي الوحيد لوضع السياسات الداعمة للطيران المدني الدولي وتنسيقها عالمياً، من المهم أن تلتزم السلطات المختصة في الدول الأعضاء بمداولات وقرارات الدول تحت رعاية الإيكاو. وقد قررت الدول الأعضاء في الإيكاو أن برنامج كورسيا يمثل الطريقة الأكثر عدلاً وغير التشويهية والأكثر فعالية من حيث التكلفة لتحقيق خفض فعال لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال تنفيذه الموحد وفقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها (الملحق الساس عشر، المجلد الرابع). ولذلك، من الأهمية بمكان تعزيز الجهود التعاونية لدعم تنفيذ برنامج كورسيا، بدلاً من أي محاولة لتقويض نزاهته.

— انتهى —