



الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

مونتريال، من ٧ إلى ٩/١٠/٢٠٠٩

البند ٢ من جدول الأعمال: اقتراحات استراتيجيات وتدابير لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات

وجهة نظر جمهورية مصر العربية بشأن
تجارة انبعاثات الطيران المدني كاحدى الدول النامية
(ورقة مقدمة من جمهورية مصر العربية)

المخلص

تقدم هذه الورقة وجهة نظر جمهورية مصر العربية بشأن تجارة انبعاثات الطيران المدني كاحدى الدول النامية، وتعرض توصياتها في هذا الشأن بالنسبة لورقة العمل التي ستقدم من الايكاو الى مؤتمر الأمم المتحدة (التغير البيئي) في كوبنهاغن ديسمبر ٢٠٠٩. الإجراء المعروض على الاجتماع يرد في الفقرة ٧.

١- المقدمة

١-١ يقدر مجتمع الطيران المدني المصري حماية البيئة على المستوى المحلي والاقليمي والعالمي. وبناء على ذلك تود جمهورية مصر العربية التمسك بالقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو الأمر الذي يؤدي الى الحفاظ على نظام متماسك لصناعة النقل الجوي على المستوى العالمي.

٢-١ يرتبط موضوع تخفيض الانبعاثات بالاتفاقية الإطارية للتغيير المناخي وبروتوكول كيوتو، مع الإشارة الى أن البلدان النامية استثنيت من الالتزام بتخفيض انبعاثاتها بموجب بروتوكول كيوتو الذي دعا الدول المتقدمة لمعالجة موضوع الانبعاثات الصادرة عن الطيران المدني الدولي من خلال منظمة الطيران المدني الدولي.

٣-١ ان بروتوكول كيوتو قد استثنى قطاع الطيران المدني من شموله باجراءات الحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون وكذلك إمكانية شراء شهادات انبعاثات من السوق لاستكمال حاجة الصناعة من هذه الانبعاثات.

٢- نشاط الطيران المدني العالمي للدول النامية

١-٢ يعد نشاط الطيران المدني العالمي للدول النامية محدودا سواء من حيث حركة الطيران أو الأسطول المشغل، ويمكن لأسطول إحدى الدول الكبرى أن يشمل عددا من الطائرات يساوي مجموع طائرات أساطيل البلدان النامية.

٢-٢ ليس لدى العديد من المشغلين في البلدان النامية القدرة الاقتصادية على تجديد أساطيلهم على أساس منتظم وعلى فترات قصيرة خاصة بعد الأزمة المالية العالمية وانعكاساتها الاقتصادية السلبية على تلك الدول. إلا أن أساطيل بعض الدول النامية قد شهدت العديد من برامج التحديث لاستيفاء القواعد القياسية الصادرة عن الايكاو بشأن حماية البيئة منذ اقرارها كمنظمة دولية.

٣- خلفية الموضوع

١-٣ يمثل الشاغل البيئي أولوية متزايدة خاصة بالنسبة لظواهر الاحتباس الحراري وزيادة الغازات الدفينة الأمر الذي أدى الى تسليط الضوء من معظم دول العالم ومن المنظمات المختلفة المهتمة بشؤون البيئة على مختلف المسببات التي تصدر عنها الغازات الدفينة والتي يعتقد لكثير من العلماء أنها تزيد من ظاهرة الاحتباس الحراري.

٢-٣ منذ فترة تسعى بعض الدول منفردة أو مجموعة من الدول مجتمعة مع بعضها البعض في شكل اتحاد الى ادخال قطاع الطيران المدني وقطاعات أخرى في منظومة تحديد سقف للانبعاثات وبداخله ضمن اطار تبادل هذه الانبعاثات.

٣-٣ حثت الجمعية العمومية رقم ٣٦ لمنظمة الطيران المدني الدولي الايكاو الدول المتعاقدة على امتناع عن التطبيق الإنفرادي لتجارة انبعاثات الغازات من الطائرات الا باتفاق مسبق بينها وأن يتم اخطار الايكاو بهذا الاتفاق.

٤-٣ ان نسبة مساهمة الطيران المدني في انبعاثات الغازات لا تزيد حالياً عن ٢% من الانبعاثات العالمية.

٥-٣ تنتهي صلاحية بروتوكول كيوتو الذي استثنى حتى الآن صناعة الطيران من الأهداف البيئية مع حلول نهاية عام ٢٠١٢ وتعد الأمم المتحدة مؤتمر التغير البيئي في كوبنهاغن في ديسمبر ٢٠٠٩ حيث ستناقش الأمم المتحدة معايير ما بعد بروتوكول كيوتو.

٤- البلدان النامية وتطبيق تجارة انبعاثات الطيران المدني

١-٤ ان الدول المتعاقدة مع الايكاو ملزمة باتفاقية شيكاغو. ولا تحتوي اتفاقية شيكاغو على أي أحكام تتعامل صراحة مع الرسوم المفروضة بشأن الانبعاثات على وجه الخصوص. غير أنها تتضمن حكماً وهو المادة الخامسة عشرة، والتي تحتوي ضمن ما تحتوي على النصوص التالية بشأن الرسوم:

(أ) تنص على مبدأ عدم التمييز في الرسوم المفروضة على استخدام المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية من جانب طائرة أي دولة متعاقدة.

(ب) تنص على عدم جواز فرض رسوم أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق اقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه.

٢-٤ ان المادة الخامسة عشرة تنطبق على الرسوم المفروضة بشأن الدخول الى المطارات المفتوحة للخطوط الجوية الدولية أو الخروج منها أو فيما يخص العبور وعلى وجه الخصوص فان الجملة الأخيرة من المادة الخامسة عشرة المتعلقة بالرسوم المفروضة فقط على حق العبور فوق اقليم ما أو الدخول فيه أو الخروج منه.

٣-٤ في ضوء بقية المادة الخامسة عشرة، كما فسرتها قرارات المجلس وكما طبقت من خلال ممارسات الدول بمرور الوقت، تحظر هذه الرسوم ما لم تكن مستندة الى التكاليف ومتعلقة بتقديم التسهيلات والخدمات للطيران المدني. (انظر قرار المجلس بشأن الرسوم والضرائب البيئية المعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ الجلسة السادسة عشرة من الدورة ١٤٩ هذا اضافة الى سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)).

٤-٤ ان هذه الرسوم اذا ارتبطت فقط بكمية الانبعاثات الصادرة فقد تحظرها المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو حيث لم تكن هناك صلة تربطها بالتسهيلات أو الخدمات أو تكاليف معالجة الأضرار وبالتالي لم تكن متوافقة مع اتفاقية شيكاغو.

٥-٤ ان هذه الرسوم اذا ارتبطت فقط بكمية الوقود المستهلكة، سوف تحظرها المادة الخامسة عشرة حيث لم تكن هناك صلة لها بالتسهيلات أو الخدمات أو تكاليف معالجة الأضرار وبالتالي كانت غير متوافقة مع اتفاقية شيكاغو.

٦-٤ ان الرسم المفروض على الانبعاثات المستند الى كمية الوقود في حد ذاته سوف يمثل ضريبة قائمة على الوقود مما يجعله غير متوافق قانونا مع المادة الرابعة والعشرين حيث أن تلك المادة تعفي الوقود المحمول على متن الطائرة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والفرائض المماثلة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية.

٥- مؤشرات على أثر تطبيق تجارة انبعاثات الطيران المدني على البلدان النامية

١-٥ بما أن اسهام البلدان النامية في التلوث العالمي الناتج عن الطيران المدني على مستوى العالم محدود جدا، فلن يكون من العدل فرض أعباء مالية ثقيلة على تلك الدول بسبب أضرار يعد نصيبهم من المسؤولية عنها هامشيا في حين أن تكاليفها ثقيلة جدا مع الأخذ في الاعتبار ضعف اقتصاديات تلك الدول ومعدلات الزيادة الكبيرة في أسعار الوقود وتداعيات الأزمة المالية العالمية على اقتصاديات هذه الدول.

٢-٥ يعد النقل الجوي ضرورة حيوية على المستويين العام والاقتصادي في العديد من البلدان النامية التي تكون وسائل النقل البرية فيها غير فعالة. ويمكن أن تسفر القواعد البيئية الصارمة لتجارة الانبعاثات عن تقيّد تطوير وسائل النقل تلك، وبالتالي تهديد المصالح الاقتصادية والنشاط التجاري لتلك الدول على كل من المستويين الوطني والدولي.

٦- التوصيات

١-٦ حماية البيئة هي شاغل عالمي ومرجع ذلك الى حقيقة ارتباطها بمستقبل البشرية. وبناء على ذلك فهي شاغل للجميع، ولكن في الواقع تدعو الحقائق الاقتصادية في الدول النامية الى ضرورة اتباع منهج علمي وواقعي لتجارة انبعاثات الطيران المدني يأخذ في حسبانها كلا من مصالح المشغلين ومصالح شعوب الدول النامية والدول غير النامية. وبناء على ذلك فان مصر تؤكد على أهمية تضمين ورقة العمل التي ستقدم من الايكاف الى مؤتمر الأمم المتحدة (التغير البيئي) في كوبنهاغن في ديسمبر ٢٠٠٩ التوصيات الآتية:

(أ) ان الايكاف ينبغي أن تكون المنبر الوحيد الذي يقوم بوضع منهج عالمي لتجارة انبعاثات الطيران المدني العالمي، كما ينبغي للدول المتعاقدة من خلاله تناول أي مسائل تتعلق ببيئة الطيران المدني، وقرارات الايكاف في هذا الصدد يجب أن تكون ملزمة للدول المتعاقدة. وينبغي أن يأخذ هذا المنهج في الحسبان الوضع الاقتصادي في البلدان النامية.

(ب) تؤكد على أنه لا ينبغي اتخاذ قرار بشأن ضم صناعة الطيران الى الأهداف البيئية الموجودة في بروتوكول كيوتو الحالي بعد انتهاء صلاحيته والتي تضم منهاج للتبادل التجاري لانبعاثات الغازات.

(ج) تؤكد على أنه لا ينبغي اتخاذ قرار بشأن تجارة انبعاثات الطيران المدني بشكل منفرد من جانب عدد من الدول أو مجموعة من الدول ممكن أن يكون لها أثر اقتصادي سيئ على الدول الأخرى، وعلى وجه الخصوص لا ينبغي فرض أعباء مالية جديدة على البلدان النامية فيما يتعلق بتجارة انبعاثات الطيران من بعض الدول أو من بعض مجموعات من الدول.

- (د) تؤكد على ضرورة الالتزام باتفاقية شيكاغو وخاصة المادة الخامسة عشرة والمادة الرابعة والعشرون فيما يتعلق بفرض رسوم أو ضرائب وطنية أو اقليمية متعلقة بالبيئة على انبعاثات محركات الطائرات،
- (هـ) تؤيد اعطاء أولوية لنهج متوازن للتغلب على مشاكل انبعاثات الطائرات أسوة بما هو متبع مع ضوضاء الطائرات.
- (و) ترى أن تشير ورقة العمل المقدمة من الايكاو الى أن الطيران المدني يهتم بالحد من انبعاثات الغازات الدفينة الصادرة عن الطائرات من خلال اتخاذ اجراءات السلامة الجوية اللازمة والتي تنظمها قرارات توصيات الايكاو للدول المتعاقدة منذ نشأتها حتى الآن، وان الايكاو أنشأت لجنة لحماية بيئة الطيران المدني العالمي من ضمن مهامها الحد من انبعاثات الغازات الدفينة في الطيران المدني.
- (ز) ترى أن تحث الايكاو الدول المتعاقدة على أن يقوم وفودها المشاركين في مؤتمر الأمم المتحدة (التغير البيئي) في كوبنهاغن ديسمبر ٢٠٠٩ بالتأكيد على استبعاد الطيران المدني من نظم تجارة الانبعاثات والتأكيد على دعم ورقة العمل المقدمة من الايكاو في هذا الخصوص.
- (ح) ترى أهمية التمسك بالتوصيات الصادرة عن مجموعة GIACC والتي أقرها مجلس الايكاو.

٧- الاجراء المعروض على الاجتماع

- (أ) يرجى من الاجتماع الاحاطة علما بالمعلومات الواردة في الفقرات من ١ الى ٤ في هذه الوثيقة.
- (ب) يرجى من الاجتماع الأخذ في الاعتبار التوصيات الواردة في الفقرة ٥ من هذه الوثيقة.

— انتهى —