



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم 17: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا)
تنفيذ خطة كوريا باعتبارها الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية^٢)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه وجهات النظر حول خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) باعتبارها الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق (GMBM) لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي. وتلخص الورقة التقدم الذي أحرزته الدول الأفريقية، محددة التحديات المتعلقة بالقدرات والتنفيذ مع التأكيد على الحاجة إلى تعزيز التعاون العالمي. بالإضافة إلى ذلك، تسلط الورقة الضوء على بعض الشواغل الناشئة فيما يخص طرح تدابير إقليمية قائمة على آليات السوق (MBMs) والتي قد تتداخل فيما بينها، فتضرب بالسلامة البيئية والعدالة الاقتصادية والتوافق فيما بين الإجراءات المناخية في مجال الطيران الدولي حول العالم.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) إعادة التأكيد على أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق بحسب الإيكو لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي؛
- ب) طلب تجنب التدابير المكررة أو المنفردة من بين التدابير القائمة على آليات السوق ، لا سيما تلك التي تنطوي على خطر الحساب المزدوج لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وضمان حساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛
- ج) تعزيز برامج الدعم مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كوريا (ACT-CORSIA) وجهود المساعدة الفنية الموجهة للدول النامية التي تحتاجها والصناعة وجميع الجهات المعنية؛
- د) استخدام المعلومات الواردة في ورقة العمل بهدف مراجعة القرار ٤١-٢٢ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكو وتعديله؛
- هـ) وحث المجلس على وضع تعريف واضح ومحدد لـ "منهجية/آلية" الاستعراض الدوري لخطة كوريا وتحديد دور الاستعراض الدوري الفني للجنة حماية البيئة في مجال الطيران تحديداً وضوحاً.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي - "الطيران المستدام بيئياً"
الآثار المالية:	رهناً بالمخصصات التي سترصدها الإيكافو من الميزانية لهذا الغرض
المراجع:	• الوثيقة Doc 7300 "اتفاقية الطيران المدني الدولي" • القرار ٤١-٢١ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكافو • القرار ٣٩-٣ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكافو • الدول المعنية بخطة كورسيا فيما يتعلق بأزواج الدول الواردة في الفصل الثالث، الطبقات الأولى والثانية والثالثة والرابعة والخامسة من الفصل الثالث لخطة كورسيا • الاستعراض السنوي لاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) لعام ٢٠٢٤ • تقرير النقل الجوي لاتحاد شركات الطيران الأفريقية (AFRAA) للربع الثالث من عام ٢٠٢٤

^١ قدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني النسختين الإنجليزية والفرنسية

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وساحل العاج وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغبون وغامبيا وغانا وغينيا وبنينا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر ومالاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيب والسنغال وسيشل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وجمهورية تنزانيا المتحدة وتوغو وتونس وأوغندا وزامبيا وزيمبابوي.

١- المقدمة

١-١ تقرّر اتفاقية شيكاغو في مستهلها بأهميّة الطيران المدني الدولي في بناء أواصر الصداقة بين الدول والحفاظ عليها. وخلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، أقرّ المجتمع الدولي للطيران المدني خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) باعتبارها الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي (القرار ٣٩-٣ الصادر عن الجمعية العمومية).

٢-١ ومنذ انعقاد الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين، انتهت الإيكاو بنجاح من إعداد المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بشأن خطة كوريا والدليل الفني للبيئة المرتبط بها. وبالإضافة إلى ذلك، جرى العمل على عناصر مختلفة لتنفيذ خطة كوريا وإتاحتها للدول ومشغلي الطائرات استكمالاً للمراحل الثلاث لتنفيذ خطة كوريا (المرحلة التجريبية ٢٠٢١-٢٠٢٣، والمرحلة الأولى ٢٠٢٤-٢٠٢٦، والمرحلة الثانية ٢٠٢٧-٢٠٣٥).

٣-١ ولقد أجرى المجلس على النحو المناسب استعراضات دورية لخطة كوريا كل ثلاث سنوات وقام بالتعديلات اللازمة عليها لاستيعاب الطبيعة الديناميكية للطيران الدولي.

٢- المناقشة

١-٢ دخلت كوريا حالياً في المرحلة الأولى (٢٠٢٤-٢٠٢٦) من التنفيذ، علماً بأن عدد الدول المشاركة قد ارتفع بشكل مطرد منذ بداية المرحلة التجريبية (٢٠٢١-٢٠٢٣) كما هو موضح في تحليل الإصدارات المنشورة لأزواج الدول بحسب الفصل الثالث من خطة كوريا. ويبين الجدول أدناه الزيادات على الصعيدين العالمي والأفريقي، علماً بأن البلدان الأفريقية التي تطوّعت للمشاركة في كوريا تشكّل ٥٠٪ من إجمالي ٥٤ دولة أفريقية.

النسبة المئوية للزيادة في أفريقيا مقارنة بالعالم	أفريقيا	النسبة المئوية للزيادة على الصعيد العالمي	عالمياً	العام (ابتداءً من الأول من يناير من العام)
				٢٠٢٠
١٩٪	١٧	الأساس	٨٨	٢٠٢١
١٨٪	٢٠	٦٪	١٠٧	٢٠٢٢
١٨٪	٢١	١٤٪	١١٥	٢٠٢٣
٢٠٪	٢٥	٢٥٪	١٢٦	٢٠٢٤
٢١٪	٢٧	٢٨٪	١٢٩	٢٠٢٥

٢-٢ ويدعو ملحق القرار ٤١-٢١ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاف والذي يحدّد المبادئ التوجيهية لتصميم التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي وتنفيذها إلى تجنب الازدواجية في التدابير القائمة على آليات السوق وضمان حساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط.

٣-٢ وشجعت معظم الدول الأفريقية والتي وصل عددها حالياً إلى "حوالي ٥٠٪" على الانضمام إلى المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من أجل اختبار تحديات التنفيذ وفوائده قبل بدء المراحل الإلزامية. ولقد تلقت هذه الدول الدعم من خلال حلقات العمل الإقليمية للإيكاف وبرنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا من دول متعدّدة ومبادرات لبناء القدرات من أجل تنفيذ خطة كورسيا، ما يسلط الضوء على نهج تعاوني يستحقّ الثناء داخل القارة وعلى مستوى العالم، ويؤكد على الحاجة إلى استمرار الدعم طوال مرحلة تنفيذ خطة كورسيا، لا سيّما نظراً إلى أنّه من المتوقّع أن يصبح "التعويض" إلزامياً في السنوات المقبلة.

٤-٢ وبالرغم من الإطار الصلب لخطة كورسيا، يخضع مشغلو الطائرات أيضاً إلى تدابير إقليمية أخرى قائمة على آليات السوق (MBMs) تفرض متطلبات إضافية لجهة الرصد والإبلاغ والتحقّق، بالإضافة إلى شروط تعويض تُفرض بشكل مباشر عليهم. بالنسبة إلى مشغلي الطائرات الإفريقيين الذين يعمل عدد كبير منهم في أسواق طيران لا تزال في مرحلة النمو، تؤدي هذه الاشتراطات المتداخلة فيما بينها إلى تشوهات في السوق وتزيد من الأعباء الإدارية والاقتصادية وتقوّض فعالية كورسيا والدور الجوهري للإيكاف بحسب اتفاقية شيكاغو. كذلك فإن البدء في فرض رسوم التضامن في مجال الطيران على مستوى العالم قد يؤدي إلى تفاقم التحديات الآتية الذكر عبر فرض تكاليف إضافية على مشغلي الطائرات من المناطق النامية بشكل يمكن أن يؤدي إلى إبطاء عجلة نموهم والحدّ من قدرتهم على المنافسة في الأسواق الدولية. وفي الوقت نفسه، فإن مشغلي الطائرات من تلك المناطق ممن يمكنهم تطبيق تدابيرها الإقليمية الأحادية القائمة على آليات السوق يتمّ إعفاؤهم من متطلبات التعويض بحسب كورسيا في حال أنجزوا تلك التدابير الإقليمية فقط. وإذا ما ترسخت هذه الممارسات بالفعل، يمكن أن تؤدي إلى منافسات غير عادلة بين مشغلي الطائرات من الدول النامية والمشغلين الآخرين.

٥-٢ ويتطلّب تنفيذ تدابير إقليمية متعدّدة من مشغلي الطائرات أن يصبحوا مضطرين للاستثمار في آليات الامتثال وتدريب الموظفين وأنظمة الإبلاغ المحدّثة والتحقّق من الأطراف الثالثة المتعاقدة، ما يساهم في ارتفاع التكاليف التشغيلية ويجعل من السفر جواً أكثر غلاءً ويسمح بمنافسة غير عادلة بشكل يمكن أن يدفع الإفريقيين في نهاية المطاف إلى استعمال وسائل نقل ذات مستويات أدنى من السلامة.

٦-٢ ونتيجة لهذه التدابير الإقليمية، تكبّدت شركات الطيران الإفريقية تكاليف كبيرة وأعباء إدارية إضافية مفصلة في الجدول أدناه:

التدبير القائم على آليات السوق	الدولة / شركة الطيران الأفريقية	التعليقات	التكاليف
نظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات	الخطوط الجوية الإثيوبية الخطوط الجوية الكينية الخطوط الجوية المصرية، الخطوط الجوية السنغالية	تكاليف الرصد والإبلاغ والتحقّق تكلفة التعويض	

نظام المملكة المتحدة لتداول الانبعاثات	الخطوط الجوية الإثيوبية الخطوط الجوية الكينية الخطوط الجوية المصرية	تكاليف الرصد والإبلاغ والتحقق تكلفة التعويض	
رسم التضامن العالمي المصدر: التقرير المؤقت لفرقة العمل المعنية برسم التضامن العالمي الصادر في نوفمبر ٢٠٢٤	كينيا (رئيس مشارك)، السنغال، سيراليون، زامبيا، جيبوتي، الصومال، توغو (انضمت في المؤتمر التاسع والعشرين للأطراف)، والاتحاد الإفريقي (مراقب)	مقترح يفرض رسم على تذاكر الطيران للركاب كثيري الأسفار	ابتداءً من ٩ دولارات أمريكية للرحلة الثانية للراكب، وصولاً إلى ١٧٧ دولاراً أمريكياً عند الرحلة العشرين له خلال العام نفسه.

٢-٧ وبحسب ما ورد في التقرير السنوي لعام ٢٠٢٤ لاتحاد شركات الطيران الإفريقية، لم يمثل الطيران الإفريقي سوى ٢,١٪ من حصة الحركة الجوية العالمية، غير أنه من المتوقع أن تنمو هذه الحصة بنسبة سنوية تبلغ ٤٪ من ٢٠١٨ إلى ٢٠٥٠ وفقاً لتنبؤات الإيكاو الطويلة الأجل للحركة الجوية.

٢-٨ وبحسب اتحاد النقل الجوي الدولي، من المتوقع أن تحقق شركات الطيران الإفريقية صافي ربح جماعي بعد الضريبة قدره ١٠٠ مليون دولار أمريكي سنة ٢٠٢٤، مسجلة ربحية للعام الثاني على التوالي بعد أزمة جائحة كوفيد-١٩، غير أن ذلك يُترجم إلى ربح لا يتجاوز ٠,٩٠ دولار أمريكي لكل راكب، وهو أقل بكثير من المتوسط العالمي البالغ ٦,١٤ دولار أمريكي للراكب. ويشير اتحاد النقل الجوي الدولي^٢ إلى أن إفريقيا التي تضم ١٧٪ من سكان العالم تساهم بحوالي ٢٪ من إجمالي حركة السفر العالمية.

٢-٩ تُعتبر استدامة الطيران أمراً حتمياً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية في إفريقيا، وتؤثر التدابير القائمة على آليات السوق والرسوم المكررة على استدامة الطيران من خلال زيادة تكاليف العمليات إلى درجة يمكن اعتبارها تعويضاً مزدوجاً لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي.

٣- الخلاصة

٣-١ يجب التمسك بروح القرارات الصادرة عن الجمعية العمومية للإيكاو لضمان عدم فرض المزيد من التدابير المنفردة على الدول بما يتجاوز ما اتفقت عليه الأطراف المتعددة في الإيكاو. وتواجه الدول الأفريقية والصناعة تحديات عدة مثل أوجه القصور في البنى الأساسية وارتفاع التكاليف التشغيلية ومحدودية الاتصال، ما يؤثر على ربحيتها وحصتها في السوق. وبينما تواصل الدول الأفريقية المشاركة بشكل نشط في خطة كورسيا والاستفادة من جهود بناء القدرات، لا تزال هناك بعض الشواغل بشأن تصميم الخطة وأثرها الاقتصادي. في هذا السياق، توفر استعراضات خطة كورسيا القادمة فرصة لمعالجة هذه المسائل وتعزيز التوافق مع اتفاقية باريس. وقد تبرز الحاجة إلى وضع تعريف أكثر وضوحاً لـ "منهجية/آلية" الاستعراض الدوري لكورسيا لتوثيقه جنباً إلى جنب مع دور الاستعراض الفني الدوري الذي تقوم به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

^٣ https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-07-02-02/?utm_source=chatgpt.com

٢-٣ وتُعِيد الدول الأفريقيّة التأكيد على التزامها بخطة كورسيا التي اعتمدتها الإيكاو بوصفها الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والقادرة على معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي. وتحتّ الدول الأفريقيّة الجمعيّة العموميّة على إنهاء العمل بكلّ التدابير الإقليميّة الأخرى والضرائب/الرسوم المزدوجة والمحتملة وإعلاء دور الإيكاو الرائد في الاستدامة البيئيّة في مجال الطيران.

— انتهى —