



الاجتماع الخامس للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط
DGCA-MID/5

(الكويت ٤ - ٦ نوفمبر ٢٠١٩)

البند السابع : حماية البيئة

الطيران والبيئة

(مقدمة من الإتحاد العربي للنقل الجوي)

موجز

تعرض هذه الورقة ملخصاً عن آخر التطورات في مجال جهود صناعة الطيران لمقاربة أثرها البيئي وتسلط الضوء على قضايا مهمة تؤثر على شركات الطيران العربية، مع إعادة التأكيد على أن النظام العالمي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي (CORSIA) يكمل مجموعة أوسع من التدابير بما في ذلك تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام . وبذلك ندعو الحكومات إلى مساعدة صناعة الطيران في تحقيق أهدافها دون إضافة أي عبء اقتصادي على نموها.

١. المقدمة

١,١ يلعب قطاع الطيران دوراً أساسياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وبذلك يوفر النقل الجوي الدولي شبكة حيوية للنقل العالمي مما يعطيه دوراً أساسياً في التجارة العالمية والسياحة. ومن خلال تسهيل السياحة، يساهم النقل الجوي أيضاً في النمو الاقتصادي وتخفيف حدة الفقر بالإضافة إلى توفير فرص العمل.

١,٢ وبالنظر إلى الدور الحيوي لقطاع الطيران في تنمية الاقتصاد، فمن المتوقع أن تزداد الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي نتيجة للنمو المستمر للقطاع.

١,٣ أكدت الجمعية العامة الأربعة للإيكاو من خلال قرارها رقم A40/17 أن النظام العالمي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي (CORSIA) هو الآلية الوحيدة للطيران المدني المبنية على السوق والمسؤولة عن معالجة الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي، وذلك لتفادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية و/أو الإقليمية المكررة القائمة على آليات السوق.

١,٤ بالإضافة إلى ذلك، فقد نصّ قرار الجمعية العامة التاسعة والثلاثين للإيكاو، من بين أمورٍ أخرى، على أن التدابير القائمة على آليات السوق لا ينبغي أن تكون ازدواجية وأنه لا ينبغي احتساب انبعاثات كربون الطيران الدولي إلا مرة واحدة فقط.

١,٥ ومع ذلك، وعلى الرغم من الإجراءات التي اتخذتها صناعة الطيران لمكافحة تغيير المناخ والحدّ من أثرها البيئي بنسب سقوف انبعاثاتها الصافية عند مستويات ٢٠٢٠، إلا أنه ما زلنا نشهد تطبيقاً وطنياً وإقليمياً مع النظام العالمي والمتمثلة بمحاولة بعض الحكومات استخدام الطيران الدولي كمصدرٍ من مصادر جمع الإيرادات لتمويل خزائنها.

٢. المناقشة

٢,١ في أوروبا، قام الإتحاد الأوروبي بتجميد تطبيق برنامجه للحدّ من الانبعاثات وتجارتها (EU ETS) والذي كان قد تم فرضه في السابق على الرحلات الدولية من وإلى البلدان في المنطقة الاقتصادية الأوروبية والبلدان غير الأوروبية حتى نهاية عام ٢٠٢٣ بحيث تتماشى هذه الفترة مع نهاية الفترة التجريبية للنظام العالمي (CORSIA). ولكن هذا التجميد لا ينطبق على الرحلات الدولية بين دول الإتحاد الأوروبي، حيث تخضع ثمان شركات طيران عربية للبرنامج على الرحلات التي تقوم بتشغيلها ضمن الإتحاد الأوروبي.

٢,٢ بالإضافة إلى ذلك، تدرس العديد من الحكومات الأوروبية فرض ضرائب على الطيران (النمسا وألمانيا وإيطاليا والسويد والمملكة المتحدة) وقد قام بعضها بإعلان فرضها لضرائب ورسوم على الطيران تحت شعار البيئة كفرنسا وسويسرا على سبيل المثال.

٢,٣ تؤثر الممارسات في الإتحاد الأوروبي أعلاه سلباً على شركات الطيران العربية:

(أ) بزيادة الأعباء المالية على شركات الطيران من دون أيّ التزام باستخدام عائدات الضرائب والرسوم المفروضة لمعالجة الأثر البيئي للطيران.

(ب) الإحتساب المزدوج للإنبعاثات المشمولة تحت النظامين العالمي والأوروبي.

٢,٤ قام الإتحاد العربي للنقل الجوي، وما زال يقوم، بدعم النظام العالمي للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي منذ بداياته، وذلك من خلال التعاون معالمنظمة العربية للطيران المدني والإيكاو والأياتا لضمان جهوزية الأطراف المعنية لتطبيقه.

٢,٥ يأتي عمل الإتحاد العربي للنقل الجوي من خلال التزام شركات الطيران العربية مقارنة أثرها البيئي عبر تجميد انبعاثاتها من ثاني أكسيد الكربون عند مستويات عام ٢٠٢٠.

٢,٦ وفي هذا الإطار، من المهم التنبيه إلى أنّ خطط التخفيف من تأثير انبعاثات الطيران على البيئة تتضمن دوراً للحكومات والذي يشمل تطوير وتحديث السعة الجوية والبنية التحتية الجوية لترشيد مسارات الرحلات وتخفيف التأخيرات الناجمة عن إدارة الحركة الجوية.

٢,٧ وحيث أنّ المنطقة تعاني من الكثير من القيود في بعض أجزائها على الطرق الجوية وتوافر السعة الجوية والبنية التحتية الجوية بشكل عام، فإنّه من المتوقع أن يؤدي تحسين البنية الجوية إلى تأثير إيجابي مهم على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في المنطقة.

٣. التوصيات:

٣,١ يدعو الإتحاد العربي للنقل الجوي الإجتماع إلى:

(أ) دعوة الدول لتسريع وتكثيف الجهود لتعزيز البنية التحتية الجوية في المنطقة لدعم استدامة صناعة النقل الجوي؛

(ب) دعوة الدول لدعم جهود شركات الطيران العربية في دعواتها لإعادة استثمار أية عوائد مالية من الضرائب والرسوم لتخفيف الأثر البيئي لقطاع الطيران؛ و

(ج) دعوة الدول لدعم تطوير الوقود المستدام ذو الإنبعاثات الخفيفة وجعل استخدامه مُجدٍ على المستوى التجاري.