



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

الضرائب على الانبعاثات الناتجة عن محركات الطائرات

(ورقة مقدمة من مملكة البحرين)

الموجز التنفيذي

تتطرق ورقة العمل هذه للمحاولات الجارية لفرض ضرائب على الانبعاثات الناتجة عن محركات الطائرات كوسيلة للحد من الانبعاثات والمخاوف والآثار السلبية المتوقعة جراء ذلك على جميع شركات الطيران وخاصة تلك التي تتبع الدول النامية.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- (١) حيث الدول والتكتلات الإقليمية التي تتوي فرض ضرائب على الانبعاثات الناتجة عن محركات الطائرات إلى إعادة النظر في هذا الأمر والتريث لحين دراسة الموضوع من كافة جوانبه والاتفاق على القواعد الإرشادية التي ستقرها الايكاو،
- (٢) النظر بفاعلية إلى مرئيات الاتحاد الدولي للنقل الجوي،
- (٣)حث الدول والمنظمات المتخصصة على البحث عن وسائل فعالة لتخفيض الانبعاثات مثل اختصار الطرق الجوية وتشجيع استخدام الوقود الطبيعي وعدم اللجوء إلى فرض الضرائب كوسيلة غير مجدية لحل المشكلة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي C حماية البيئة - الأثر المعاكس للطيران المدني الدولي على البيئة.
الآثار المالية	لا يلزم أي موارد مالية.
المراجع:	(١) اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ (٢) نتائج مؤتمر النقل الجوي الرابع ١٩٤٤ (٣) نتائج مؤتمر النقل الجوي الخامس ٢٠٠٣ (٤) الوثيقة رقم ٨٦٣٢

١- المقدمة

١-١ لقد مرت صناعة النقل الجوي خلال العقد الأخير بظروف اقتصادية بالغة الصعوبة بدأت ذروتها بأحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ومن ثم التأثيرات الناتجة عن حرب الخليج ومرض SARS والكثير من الأحداث التي اختتمت بالأزمة

المالية العالمية وما صاحبها من انخفاض الطلب على السفر وتضاعف الخسائر، وكما قام القائمين على هذه الصناعة وفي مقدمتهم الاتحاد الدولي للنقل الجوي بجهود حثيثة لتقليل التكاليف والعمل على أن تسترد هذه الصناعة قوتها والعودة بها إلى الربحية تظهر أمامهم عقبة جديدة، وكانت آخر هذه العقبات المتوقعة تتمثل في فرض ضرائب على الانبعاثات الناتجة عن محركات الطائرات بالمخالفة لأحكام المادة ٢٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي وسياسات الايكوا الواردة في الوثيقة ٨٦٣٢ الأمر الذي سيخلق عقبة رئيسية أمام شركات الطيران وخاصة تلك الشركات التابعة للدول النامية التي لا تستطيع تحمل مزيدا من التكاليف ويحد من قدرتها في المساهمة في سوق النقل الجوي الدولي.

٢-١ هل الضرائب وسيلة لحل المشكلة: ونحن نتساءل في هذا السياق إذا ما كانت هذه الأموال التي ستجبي من الصناعة ستستخدم في تخفيض الانبعاثات وحل مشاكل البيئة كزراعة الأشجار أو تحسين نوعية الهواء كما قال السيد جوفاني الرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي، أم أن الأمر يتعلق فقط بتحصيل أموال وضخها في الخزنة العامة للدول دون أن تعود بالنفع على صناعة النقل الجوي وعدم استخدامها في تحسين كفاءة الأساطيل الجوية وتشجيع الأبحاث العلمية لاستخدام أنواع جديدة من الوقود أقل تأثيرا على البيئة. إن الدول والمنظمات الدولية المعنية على قناعة تامة بأن هذه الضرائب لن تحقق الهدف منها ويجب البحث عن حلول وبدائل لا ترهق الصناعة وخاصة في ظل الأوضاع الاقتصادية التي تمر بها حاليا والخسائر المتراكمة على مر عقدين من الزمان.

٢- المخاوف

١-٢ لا يخفى عليكم بأن الدول والمنظمات قد أولت عناية قصوى لهذا الموضوع ومنها الهيئة العربية للطيران المدني وإن مملكة البحرين باعتبارها رئيسة للجنة النقل الجوي بالهيئة العربية قد ناقشت هذا الموضوع باستفاضة وهناك مخاوف نوجزها في التالي:

- (١) إن فرض ضرائب في إقليم معين سيترتب عليه قيام الدول والأقاليم الأخرى بفرض نفس النوعية من الضرائب وسيكون الخاسر الوحيد هو صناعة النقل الجوي.
- (٢) إن هذه الضرائب سوف تحد من مشاركة الشركات التابعة للدول النامية مما يعد مخالفة لتوصيات المؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي ١٩٩٤ والإعلان الصادر عن المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي ٢٠٠٣.
- (٣) تعريض صناعة النقل الجوي لأزمات اقتصادية إضافية وخاصة في ظل الظروف التي تمر بها حاليا.
- (٤) عدم جدوى هذا الإجراء على تحقيق الهدف المنشود والمتمثل في حماية البيئة، وخاصة أنه حتى الآن لا توجد آلية عالمية متفق عليها تحت مظلة الايكوا لتنظيم هذا الأمر.

٣- البدائل

١-٣ لعل الجميع يدرك بأن حماية البيئة هي أولوية تحظى بقبول وعناية الدول الأعضاء، ولكننا نرى إن ذلك يمكن أن يأتي من خلال مجموعة من الإجراءات التشغيلية والتصنيعية التي تحقق ذلك الهدف وخاصة إن نسبة مساهمة

الطيران في الغازات الملوثة للبيئة تعد نسبة ضئيلة جدا قياسا بالصناعات والوسائل الأخرى ومن أهم هذه الإجراءات ما يلي:

- ١) العمل على اختصار الطرق الجوية، علما بأن الاتحاد الدولي للنقل الجوي قد كانت له جهود محمودة في هذا الشأن أثمرت عن اختصار العديد من الطرق وتوفير الملايين من أطنان الوقود وبالتالي التخلص من ملايين الأطنان من الغازات الملوثة للبيئة.
- ٢) تشجيع الأبحاث العلمية الرامية لصناعة محركات أقل استهلاكاً للوقود.
- ٣) تشجيع الأبحاث العلمية لإيجاد أنواع جديدة من الوقود أقل تلويثاً للبيئة.
- ٤) وضع حوافز تشغيلية لشركات الطيران لاستبدال الأساطيل القديمة.

٤- الخاتمة

٤-١ إن العالم يدرك بأن صناعة النقل الجوي هي المحرك الرئيسي للتنمية ولذلك يجب المحافظة عليها ومساعدتها لأداء دورها وعدم إيقالها بالضرائب والرسوم التي نرى إنها ستحد من كفاءتها ومشاركتها وخاصة الشركات التابعة للدول النامية.

- انتهى -