A40-WP/080[1]
EX/36
22/7/19
Revision No. 1
29/7/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ – السياسات العامة والتوحيد القياسي

تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي – "CAAPER 2.0"

(ورقة مقدمة من الدول الأعضاء[2] في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا))

الموجز التنفيذي

تتناول ورقة العمل هذه الاعمال التي أنجزتها الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا) بشأن تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي (CAAPER 2.0). وتظهر الوثيقة تقديرات للانبعاثات التي تنتج عن نشاطات المشغلين الجويين الذين بحوزتهم شهادات المشغل الجوي على أساس الدول المنتمية إلى الإقليم. وفي موازاة ذلك، تم تحديد مجموعة التدابير المحتملة التي ستنفّذ تدريجيا. فضلا عن ذلك، كما تظهر هذه الورقة التقدم الذي أُحرز في تحسين الأداء البيئي لقطاع الطيران في أمريكا الوسطى.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) درس المعلومات المذكورة بشأن التقدم المحرز لغاية الآن؛

ب) النظر في دراسة الخبرة المستقاة من مؤسسة (كوسيسنا) في إعداد خطط العمل باستخدام التحالفات الاستراتيجية بين الدول؛

ج) الطلب من الايكاو تقديم المساعدة الفنية والارشاد للحصول على الدعم المالي للتنفيذ التدريجي لمجموعة التدابير المنتقاة لأمريكا الوسطى.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل بالهدف الاستراتيجي (هـ) – حماية البيئة.
الآثار المالية:	إن المطلوب توفير موارد مالية إضافية للتنفيذ التدريجي لمجموعة من التدابير المختارة لإقليم أمريكا الوسطى.
المراجع:	• قرار الجمعية العمومية ٣٩–٢ – بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – تغير المناخ • خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي – "CAAPER 2.0"

[1] النسختان الإسبانية والإنجليزية مقدمتان من "كوسيسنا".

[2] بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

١ – مقدمة

١–١ بموجب البرنامج الوطني لعام ٢٠٠٠ الذي صدر عن المجلس الوطني لعمداء الجامعات في كوستاريكا، يؤثر التغيير المناخي سلبا فيتسبب بوضع متعارض في أمريكا الوسطى، فلما كان البرزخ (الحاجز) مسؤول عن أقل من ٠,٥% من انبعاثات غازات الدفيئة ولكنه في الوقت عينه، تمّ الإقرار بأنه يشكل أكثر البؤر سخونةً في المناطق المدارية، أي أنه يمكن أن تمسي أكثر المناطق هشاشة في العالم. وتظهر هذه المعلومات خطورة أزمة المناخ وهشاشة إقليم أمريكا الوسطى نظراً لموقعها الجغرافي بالإضافة إلى المشاكل المتعلقة بالحالة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

١–٢ وبناء على ما تقدم وإدراكا للجهود المشتركة المبذولة لتحسين البيئة في مجال الطيران المدني والدولي ومواجهة تغيير المناخ، قامت دول غواتيمالا وبليز وسلفادور وهندوراس ونيكاراغوا وكوستاريكا بالانضمام إلى مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا)، وأعدّت خطة عمل وأسمتها خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران المدني "كابر"(CAAPER 2.0).

١–٣ وتظهر هذه الوثيقة الالتزام الذي قامت به الدول في الاجتماع السادس والتسعين للمديرين العامين للطيران المدني في أمريكا الوسطى وبنما (DGAC/CAP/96)، حيث تم عرض المقترح بتطوير خطة عمل مشتركة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١–٤ بالاتّساق مع الأحكام الصادرة عن قرارات الإيكاو بشأن أهمية إنشاء آليات لمواصلة تسجيل التقدم في تحديث المعلومات بصورة طوعية في خطط العمل، قامت دول أمريكا الوسطى بدعم من الـ (كوسيسنا) بتحديث خطة (CAAPER) لتقديم البيانات المطلوبة بشأن نشاط الطيران المدني في الإقليم وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عنه.

٢ – التحليل

٢–١ سمحت عملية إعداد خطة (CAAPER) بإنشاء إطار إقليمي أساسي من خلال تعيين نقاط اتصال للبيئة في كل من سلطات الطيران المدني لدول أمريكا الوسطى. وقد استرشدت هذه الأعمال بالإدارة الإقليمية للبيئة وتغير المناخ في (كوسيسنا) (GEREMAC) من أجل تحديث الخطة مع مراعاة المبادرات البيئية العديدة التي يتم التشجيع على إطلاقها في أمريكا الوسطى.

٢–٢ بهدف إنشاء خط الأساس لانبعاثات استهلاك الوقود، استخدمت البيانات المحصلة من خطط الطيران لوحدة انسياب الحركة الجوية لـ (كوسيسنا)، حيث تظهر العمليات الجوية في إقليم معلومات أمريكا الوسطى. ونُفِّذت التحاليل بحيث تم ضمان سلامة المعلومات ومستوى تمثيلها.

٢–٣ مع مراعاة أداة الإيكاو لاحتساب الكربون لتقييم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، تم تحليل قاعدة البيانات للحصول على "هوية" الطائرة (النقطة السابعة من خطة الطيران) نوعها ومسارها الجوي وتواتر رحلاتها. وأُدخلت هذه البيانات في أداة الاحتساب للحصول على مجموع الانبعاثات الناتجة عن نشاطات الطيران في عامي ٢٠١٧–٢٠١٨. ولا بد من الإشارة إلى أنه أُدرج قسم خاص بالمنهجية المستخدمة لعملية الحساب في خطة (CAAPER).

٢–٤ سجلت دراسة شملت النشاطات في عام ٢٠١٧، ٥١,٥٥٧ عملية طيران دولي في أمريكا الوسطى (أي تلك التي نفذها المشغلون الجويون حائزو شهادات التشغيل الجوي والمسجلون في أي من الدول الأعضاء في كوسيسنا) حيث انبعث منها ١٦٨,٠٩ ٨٥٨ من أطنان ثاني أكسيد الكربون و٨٣٠,٢٥ ٢٧١ طناً من الوقود المستهلك.

٢-٥ بالنسبة لعام ٢٠١٨، تم تسجيل ٥٣,٣٦١ عملية دولية نفذتها شركات الطيران حائزة على شهادات التشغيل الجوي في أمريكا الوسطى، ونتجت عنها٣٠٦,٣٠ ٩٦١ من أطنان ثاني أكسيد الكربون وما يقدر بقيمة ٥٠٠,٠٣ ٣٠٤ طنا من الوقود المستهلك.

٢-٦ عند اختيار مجموعة التدابير التي ستُنفذ أدمجت في تلك الوثيقة مبادئ طوعية والتطبيق التدريجي كما تم الاقرار بالظروف الدول الخاصة وقدراتها المحددة. وعلى الرغم من أن هذه الدول تنتمي إلى إقليم صغير فإن كلا منها لديها مستويات مختلفة من التطور.

٢-٧ تم تجميع التدابير المختارة في استراتيجية تشتمل على أصحاب المصلحة والجهات المعنية المتعددة والمرتبطة بنشاطات الطيران المدني الدولي، مما أتاح إدماج الجهود التي تفضي إلى آثار إيجابية لتحقيق الخفض الملحوظ من غازات الدفيئة وتساهم في الحفاظ على البيئة وتدخل التحسينات في المجالات العديدة. وتتبلور هذه الاستراتيجيات في برامج الدعم وتدابير الخفض والبرامج التكميلية.

٢-٨ تضمنت استراتيجيات الدعم أساسا الجوانب المرتبطة بالتكامل الإقليمي والتعزيز المؤسسي للنهوض بالتحالفات فيما بين أصحاب المصلحة والجهات المعنية في أمريكا الوسطى وإعداد الأطر التنظيمية من خلال نظام مركز النشاط الاقليمي (RAC) وتعزيز القدرات وإمكانيات نقاط الاتصال في سلطات الطيران المدني.

٢-٩ تمثل استراتيجيات الخفض القاعدة الأساسية للحد من الانبعاثات الناتجة عن عمليات الطيران الدولي ومن شأن تلك الاستراتيجيات أن تروج لتنفيذ التدابير المرتبطة بالتكنولوجيا والتحسينات التشغيلية والاسهامات المقدمة من الدول بصورة طوعية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا). وفي موازاة ذلك، ستطور المبادرات على مستوى المطارات كآثار إضافية لمبادرات الخفض من الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي.

٢-١٠ تركز البرامج التكميلية على الترويج لنشاطات البحث والتطوير والتثقيف البيئي والمبادرات للاعتراف بضرورة خفض الانبعاثات من النشاطات الصادرة عن قطاع الطيران في أمريكا الوسطى.

٢-١١ بالإضافة إلى ذلك، تشير الوثيقة إلى التقدم المحرز في مجال إدارة الانبعاثات في إقليم أمريكا الوسطى.

٢-١٢ في نهاية المطاف، ثمة حاجة ملحة لأن تقوم الإيكاو بتوفير الدعم المالي والفني لأمريكا الوسطى وقد تم تحديد هذه الاحتياجات في إطار المبادرات المرتبطة بتنفيذ مجموعة التدابير المختارة لهذه المنطقة.

٢-١٣ ينبغي تسليط الضوء على أن الخبرة في إعداد وتحديث خطة (CAAPER) كانت أساسية لدول امريكا الوسطى إذ أنها اعتمدت على استخلاص العبر من أجل توحيد خطط عملها الوطنية لخفض الانبعاثات.

٣- الخلاصة

٣-١ سمح تحديث خطة (CAAPER) بتوحيد منصات العمل الإقليمية بشأن البيئة وتغير المناخ من خلال المبادرات التي روجت لها كل دولة من دول أمريكا الوسطى و(كوسيسنا). وتقدم خطة (CAAPER 2.0) المعلومات المحدّثة عن العمليات الدولية والانبعاثات التي تنتج عن تلك الرحلات التي ينفذها المشغلون حائزو شهادات المشغل الجوي لدول غواتيمالا وبليز وسلفادور وهندوراس ونيكاراغوا وكوستاريكا. وتظهر هذه الوثيقة أيضا مجموعة مختارة من التدابر التي ستنفّذ تدريجيا مع مراعاة الظروف الخاصة والقدرات المحددة.

٤- الإجراء

٤-١ يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

أ) أن تنظر في المعلومات المقدّمة بما في ذلك التقدم المحرز لغاية الآن؛

ب) أن تدرس الخبرة المستقاة من مؤسسة (كوسيسنا) في إعداد خطط العمل باستخدام التحالفات الاستراتيجية فيما بين الدول الاعضاء؛

ج) أن تطلب من الإيكاو المساعدة الفنية والارشاد للحصول على الدعم المالي للتنفيذ التدريجي لمجموعة من التدابير المختارة لأمريكا الوسطى.

– انتهى –