



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٨: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

تجربة سلطنة عمان في تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

(ورقة مقدمة من عمان)

الموجز التنفيذي	
تطرح هذه الورقة تجربة سلطنة عمان في تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، والإجراءات التي قامت بها تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سلطنة عمان خلال الفترة التجريبية (٢٠٢١-٢٠٢٣).	
كما تتطرق إلى نتائج المشاركة في الاجتماع الرفيع المستوى حول وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالإجراءات التفصيلية التي تم اتخاذها لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا).
الآثار المالية:	
المراجع:	خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، المجلد الرابع

١- المقدمة

١-١ تهدف هذه الورقة إلى توضيح الموقف التنفيذي لسلطنة عمان المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في نموذج خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي ورأي سلطنة عمان بشأن أبعاد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة.

٢-١ حيث أقرت منظمة الطيران المدني الدولي في عام ٢٠١٦م عناصر تصميم وهيكله المخطط العالمي للتعويض عن الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي، كما تبني مجلس الإيكاو في العام ٢٠١٨م القواعد والتوصيات الدولية والمتعلقة

بآلية عمل وعناصر تطبيق النظام العالمي. وحددت طريقة احتساب خط الأساس بمجموع متوسط انبعاثات عامي ٢٠١٩ و٢٠٢٠ والذي يتم بموجبه تحديد متطلبات التعويض.

٣-١ وتتطرق هذه الورقة كذلك إلى مشاركة سلطنة عمان في الاجتماع الرفيع المستوى حول وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي.

٢- الإجراءات التنفيذية لتطبيق خطة كورسيا في سلطنة عمان

١-٢ تم إعلان انضمام سلطنة عمان الطوعي إلى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشأن الانبعاثات الناجمة عن الطيران المدني (GMBM) أثناء المشاركة في اجتماعات الدورة (٣٩) للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، حيث يقوم المعنيين بقسم حماية البيئة بالتنسيق المستمر مع الناقلين الجويين للسلطنة (الطيران العماني وطيران السلام)، وذلك بهدف استيفاء جميع البيانات والمتطلبات التنفيذية لخطة كورسيا.

٢-٢ تم في عام ٢٠١٦ تفعيل قسم حماية البيئة بدائرة النقل الجوي وتعيين رئيس القسم كنقطة اتصال لخطة كورسيا، وطلبت الهيئة بتاريخ ٥ يناير ٢٠١٩ من مشغلي الطائرات المحليين تقديم خطط مراقبة الانبعاثات لغرض تنفيذ خطة كورسيا، حيث تم بعد ذلك الاجتماع بالمعنيين لدى الناقلين لتوضيح الطريقة الصحيحة لتقديم البيانات. كما تم افادتهم بالشروط والضوابط المطلوبة لتنفيذ هذه الخطة.

٣-٢ استكملت بعد ذلك شركات الطيران المحلية البيانات المطلوبة منها وقامت بإيداع النسخة النهائية لخطةها في هذا المجال (خطة رصد الانبعاثات)، حيث تم اعتمادها نهائياً بتاريخ ٢٤ ابريل ٢٠١٩ من قبل قسم حماية البيئة بدائرة النقل الجوي.

٤-٢ بعد أن أصدرت منظمة الطيران المدني الدولي المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والذي يحتوي على القواعد والتوصيات الدولية فيما يتعلق بتنفيذ نظام موازنة الكربون وخفضه للطيران الدولي، قام المعنيين بمراجعة النظم الفنية الوطنية ذات العلاقة بهدف موائمتها مع المجلد الرابع، حيث تم إضافة المصطلحات والتعريفات والاختصاصات المتعلقة بمجال حماية البيئة وخفض الانبعاثات في النظم الفنية للطيران المدني ذات العلاقة.

٥-٢ تعاقدت شركات الطيران الوطنية (الطيران العماني وطيران السلام) مع هيئة التحقق VERIFAVIA (Singapore) Pte Ltd المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو).

٦-٢ قامت سلطنة عمان ممثلة في هيئة الطيران المدني بتنفيذ التزاماتها خلال المرحلة التجريبية لتنفيذ خطة كورسيا (٢٠٢١ - ٢٠٢٣) بتزويد منظمة الإيكاو بالبيانات المطلوبة عن مشغلي الطائرات المحليين وامدادات وقود الطيران بسلطنة عمان وتعبئة البيانات الكترونياً في سجل كورسيا المركزي التابع لمنظمة الإيكاو، حيث تم ادراج الناقلين الوطنيين للسلطنة وجميع المعلومات المطلوبة و المتعلقة بالانبعاثات لكل منهما، كما تم تزويد منظمة الإيكاو بإحصائيات الانبعاثات لكلا الناقلين الوطنيين للأعوام ٢٠١٩ و٢٠٢٠ و٢٠٢١ وفق البرنامج الزمني المحدد.

٧-٢ تعمل هيئة الطيران المدني بسلطنة عمان حالياً على استقطاب الكفاءات في مجال حماية البيئة بما يساعد في دعم العمل في هذا المجال ويحقق الالتزامات المرجوة.

٨-٢ ويهدف متابعة تنفيذ التزامات سلطنة عمان بالمتطلبات الدولية في مجال حماية بيئة الطيران، تم مؤخراً تشكيل لجنة لحماية بيئة الطيران المدني برئاسة مدير عام تنظيم الطيران المدني وعضوية عدد من المسؤولين من بينهم مدير عام الأرصاد الجوية، مدير دائرة السلامة الجوية، مدير دائرة النقل الجوي، ممثلين عن شركات الطيران الوطنية، ممثل عن مشغلي المطارات، رئيس فريق التكيف مع التغيرات المناخية، رئيس فريق التخفيف من التغيرات المناخية، ورئيس قسم حماية البيئة.

٩-٢ وتختص هذه اللجنة بمتابعة تنفيذ المسؤوليات والواجبات المنصوص عليها في خطة منظمة الطيران المدني الدولي للتعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، كما تقوم بدراسة سياسات وممارسات منظمة الطيران المدني الدولي المستمرة في مجال حماية البيئة بشأن التدابير القائمة على آليات السوق ومدى التزام السلطنة بتنفيذها.

١٠-٢ كما تم مؤخراً منح رئيس قسم حماية البيئة صفة الضبطية القضائية وذلك لتمكين القسم من ممارسة أعماله الرقابية بالشكل القانوني الأمثل.

٣- مشاركة سلطنة عمان في الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي (LTAG-HLM)

١-٣ إيماناً من سلطنة عمان بأهمية الدور الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي بهدف ضمان وجود توافق وفهم للأدوار والمسؤوليات المتعلقة بحماية البيئة لضمان تحقيق الالتزامات الدولية والوطنية في هذا المجال من حيث التنظيم وتشجيع الدول الأعضاء على العمل معاً للسعي إلى تحقيق إزالة الكربون من قطاع الطيران في ٢٠٥٠، فقد شاركت هيئة الطيران المدني بسلطنة عمان في الاجتماع رفيع المستوى الذي عقد خلال شهر يوليو الماضي ٢٠٢٢.

٢-٣ وأكدت سلطنة عمان خلال مشاركتها في المؤتمر بأنه من المهم أن لا تؤدي القرارات التي تعتمدها منظمة الطيران المدني الدولي الى وضع التزامات أو أعباء إضافية جديدة على الدول النامية تحد من نمو قطاع الطيران المدني غير تلك المتفق عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لتغير المناخ واتفاق باريس والقرارات الصادرة عنهما.

٣-٣ كما تم خلال المشاركة التأكيد على مبدأ المسؤولية المشتركة والمتباينة، حيث أنه وفقاً لهذا المبدأ يجب توضيح قدرات الدول المتقدمة والدول النامية بحيث تأخذ الالتزامات المفروضة في الحسبان القدرات والظروف الوطنية لكل دولة.

وتطمح سلطنة عمان من خلال المشاركة إلى التوضيح بأنه من المهم أن لا تتم المساواة بين الدول المتقدمة والدول النامية فيما يتعلق بسقف الالتزامات ومستوى الطموح، كما يجب ان تحظى الدول النامية بفترة كافية ومدة زمنية أطول لتنفيذ أي التزامات جديدة، والتأكيد كذلك على أهمية أن تقترن أي التزامات أو خطط جديدة لرفع مستوى الطموح بتوفير الدعم المالي والتقني وبناء القدرات في الدول النامية.