A40-WP/079[1]
EX/35
12/7/19
Revision No. 1
29/7/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

اسهامات إقليم أمريكا الوسطى في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)

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

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة اسهامات إقليم أمريكا الوسطى في تنفيذ "خطة كورسيا". وتتضمن تحليلا لمدى أهمية مشاركة دول نامية مثل غواتيمالا والسلفادور وكوستاريكا في المرحلة التجريبية ضمانا لاكتمال ومتانة الخطة. وبالرغم من أن هذه البلدان الصغيرة لا تصدر قدرا كبيرا من الانبعاثات إلا أن اسهامها يتمثل في كونها ستتيح تغطية مزيد من الطرق الجوية وتعوض عن الانبعاثات التي يتم توليدها.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علما بالمعلومات المقدمة؛

ب) تشجيع الإيكاو على إعداد برامج للمساعدة خاصة بأكثر البلدان تأثرا بتغير المناخ، مثل بلدان أمريكا الوسطى.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل بالهدف الاستراتيجي (هـ) – حماية البيئة.
الآثار المالية:	هناك حاجة إلى موارد مالية إضافية لتنفيذ خطة "كورسيا".
المراجع:	قرار الجمعية العمومية ٣٩–٣ – "بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق".

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

[2] بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

١- مقدمة

١-١ خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية المنعقدة ما بين ٩/٢٧ و٢٠١٦/١٠/٧، اعتمدت الدول الاعضاء في الإيكاو القرار ٣٩-٣ بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) وطلبت إلى المجلس إعداد قواعد قياسية ومواد إرشادية لتنفيذها.

١-٢ وتنص الفقرة ٥ من القرار على أنها "تقرر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران (كورسيا) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي(أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها".

١-٣ علاوة على ذلك، اعتمد المجلس في دورته ٢١٤ الطبعة الأولى للقواعد والتوصيات الدولية، حماية البيئة وخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (الملحق السادس عشر، المجلد الرابع، باتفاقية الطيران المدني الدولي).

١-٤ ومنذ اعتماد المجلد الرابع للملحق السادس عشر، ظلّت الإيكاو تروّج لمبادرة "المساعدة وبناء القدرات والتدريب لأغراض كورسيا" (ACT-CORSIA) للتعريف بمختلف الأنشطة والتماس الدعم من الدول لتنفيذ الخطة العالمية.

١-٥ وحسب "تقرير حالة الأمة" (٢٠١١) الذي يُصدره المجلس الوطني لعمداء جامعات كوستاريكا، فإن تغير المناخ يجعل دول أمريكا الوسطى في وضع يتّسم بالتناقض حيث إن بلدان الإقليم تصدر اقل من ٠,٥% من انبعاثات غازات الدفيئة وفي ذات الوقت يعد الأرخبيل "بؤرة" في المنطقة الاستوائية، أي من المحتمل أن يكون أكثر المناطق في العالم هشاشة أمام أثر المناخ. وهذا يشكل دليلاً على شدة أزمة المناخ ومدى هشاشة إقليم أمريكا الوسطى بسبب موقعها الجغرافي ومشاكلها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

١-٦ استنادا إلى ما سبق وإدراكا للجهود المشتركة اللازمة لتحسين البيئة في مجال الطيران المدني الدولي والتصدي لتغير المناخ، اندمجت دول غواتيمالا وبليز والسلفادور وهندوراس ونيكاراغوا وكوستاريكا ضمن "كوسيسنا" وأعدت خطة عمل أمريكا الوسطى للحد من انبعاثات الطيران المدني الدولي (أطلقت عليها (CAAPER)). وقد عمدت إلى تطبيق مجموعة من التدابير التي اتخذتها الإيكاو، في جملة أمور، لتحسين إدارة الحركة الجوية.

١-٧ وبالمثل، والتزاما منها بدعم الجهود الرامية إلى الحد من الأثر على البيئة جراء الاحترار العالمي أو تقويمه، بادرت ثلاث دول من أمريكا الوسطى هي غواتيمالا والسلفادور وهندوراس إلى المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية لخطة كورسيا.

٢- التحليل

٢-١ تشارك الدول بشكل طوعي في المرحلة التجريبية (٢٠٢١-٢٠٢٣) والمرحلة الأولى (٢٠٢٤-٢٠٢٦). لكن بالنسبة للمرحلة الثانية التي تبدأ في عام ٢٠٢٧، ستشارك فيها كل الدول التي تتجاوز حصتها من إجمالي أنشطة الطيران المدني الدولي، في عام ٢٠١٨، ٠,٥%، أو التي تبلغ حصتها التراكمية ٩٠% من مجموع الأنشطة.

٢-٢ وسوف تُعفى البلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة، كما كان الحال بالنسبة لبلدان أمريكا الوسطى المذكورة أعلاه.

٢-٣ وبالنظر إلى تصميم الآلية، كلما انضمت دول أكثر إلى الخطة العالمية باكرا، زادت كمية الانبعاثات المغطاة، بما يزيد من السلامة البيئية للخطة. وكلما كانت كمية الانبعاثات المشمولة بالخطة أكثر، كانت هناك حاجة إلى عدد أكبر من الوحدات، وبالتالي فرص أكثر للاستثمار في مشاريع الحد من الانبعاثات، ولاسيما في البلدان النامية. وتجدر الإشارة إلى أن

٧٨ دولة تستأثر بحصة ٧٦,٩٣% من النقل الجوي أعربت، حتى ٢٠١٩/١/١٥ عن رغبتها في المشاركة في خطة "كورسيا" منذ المرحلة التجريبية.

٣- الاستنتاج

٣-١ "كورسيا" تدبير من التدابير القائمة على آليات السوق الغرض منه معاوضة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي من أجل تثبيت مستوى تلك الانبعاثات بعد ٢٠٢٠ (CNG2020). وسوف يتم التعويض عن تلك الانبعاثات من خلال شراء وإلغاء وحدات الانبعاثات في سوق الكربون العالمية من جانب مشغلي الطائرات.

٣-٢ وكما سبق الذكر، وبالرغم من القيود الاقتصادية التي تواجهها دول أمريكا الوسطى في إطار "كوسيسنا"، فقد بُذِلتْ جهود كثيرة لمساندة الإيكاو في أعمالها في مجال البيئة بل إن ثلاثا من تلك الدول شاركت في المرحلة الطوعية وهي بالتالي تسهم في تحقيق الهدفين المتمثلين في تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢% سنويا حتى ٢٠٥٠ وتحقيق النمو الحيادي للكربون بعد ٢٠٢٠ (CNG2020).

٣-٣ حسب الإيكاو، فإن الدول التي تشارك طوعا في المرحلة التجريبية لكورسيا ستكون لها الأولوية في تلقي المساعدة وبناء القدرات، وبالتالي نتوقع أن تستفيد دولنا من برامج المساعدة المحددة التي تعمل الإيكاو على الترويج لها.

٤- الإجراء

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

أ) الإحاطة علما بالمعلومات المقدمة؛

ب) تشجيع الإيكاو على إعداد برامج للمساعدة خاصة بأكثر البلدان تأثرا بتغير المناخ، مثل بلدان أمريكا الوسطى.

– انتهى –