



الاجتماع الرابع للمدراء العامين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط DGCA-MID/4

(مسقط، سلطنة عُمان 17-19 أكتوبر 2017)

البند السابع: المسائل البيئية

الخطة العالمية للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي المعروف باسم CORSIA

(مقدم من الإتحاد العربي للنقل الجوي)

ملخص

الهدف من ورقة العمل هو إعطاء ملخص عن آخر التطورات الحاصلة على صعيد وضع الآليات اللازمة لتطبيق النظام العالمي والذي تبنته الدول خلال الجمعية العامة التاسعة والثلاثون للإيكاو والمعروف باسم "CORSIA"، إضافة الى نتائج عمل فرق الإيكاو فيما يتعلق بوضع الآليات اللازمة لتطبيق هذا النظام مع تسليط الضوء على بعض الأمور الجوهرية التي يتوجب التنبيه لها والتي تؤثر على مصالح شركات الطيران العربية.

1. المقدمة

1.1 تبنت الإيكاو والدول الأعضاء في الجمعية العامة التاسعة والثلاثين للإيكاو والتي عقدت في مونتريال في الفترة من 26 سبتمبر الى 7 أكتوبر قرار حول البيئة والطيران يتعلق بالخطة العالمية للتعويض عن انبعاثات الطيران الدولي المعروف باسم CORSIA. وقد تبنت الجمعية العامة للإتحاد العربي للنقل الجوي في اجتماعها التاسع والأربعون قراراً رُحبت فيه بالقرار الذي اتخذته الجمعية العامة التاسعة والثلاثون للمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) حول البيئة والطيران والذي يحدد آلية عمل وعناصر تطبيق النظام العالمي، وأكدت فيه أن قضية البيئة والطيران يجب التعامل معها دائماً من خلال نصوص ومبادئ قرار المنظمة الدولية للطيران المدني والذي وضع البنيان الرئيسي للنظام العالمي لمقاربة الأثر البيئي للنقل الجوي.

1.2 تعمل الإيكاو من خلال مجلسها التنفيذي وفرق العمل التابعة لها بتعريف كيفية عمل آليات النظام العالمي، المصادق عليها من جميع الدول، ابتداءً من عام 2017 لعرضها على الجمعية العامة الأربعين للإيكاو للمصادقة عليها في عام 2019 والمتعلقة بالأمور التالية:

1. احتساب خط الأساس والذي يحدد متطلبات التعويض عن الانبعاثات للدول المشاركة في النظام العالمي.
2. آلية عمل ومعايير نظام التدقيق ورصد الانبعاثات.
3. معايير شهادات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.
4. إنشاء مركز موحد لتسجيل شهادات الكربون تحت مظلة الإيكاو.

1.3 وستقوم الإيكاو من خلال فرق عملها برفع التوصيات اللازمة لمجلس الإيكاو لإقرارها في إجتماعها في شهر حزيران/يونيو 2018 على شكل المعايير الدولية والممارسات الموصى بها والمعروفة بالـ "SARPs" والتي هي من صلاحيات مجلس الإيكاو وليس جمعياته العامة، لتضاف فيما بعد إلى الملحق رقم 16 من إتفاقية شيكاغو.

2. النقاش

2.1 هناك عدد من القضايا التي ستؤثر سلباً، فيما لو تم تبنيها، على شركات الطيران والتي تحتاج إلى دعم الدول العربية وبالأخص الدول العربية العضو في مجلس الإيكاو. وندرج في ما يلي هذه القضايا:

1. **تطبيق نظام التدقيق ورصد الانبعاثات:**
 - أن نظام التدقيق ورصد الانبعاثات يستعمل لمراقبة كمية الانبعاثات الناتجة عن الطيران - وتكون محسوبة على أساس الاستخدام الفعلي للوقود - وتدقيقها من قبل مدققين معتمدين للتأكد من صحتها، بحيث يجب على كل شركة طيران أن تقوم بالتعويض عن كل طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تنبعث من طائراتها.
 - سيتطلب النظام العالمي من كل شركة طيران وضع خطة لتدقيق ورصد الانبعاثات والتي تتضمن معلومات عن المشغل، الأسطول وتفاصيل العمليات. كما تتضمن الخطة الأساليب التي ستستخدمها شركة الطيران لمراقبة استخدام الوقود واحتساب الانبعاثات وإدارة البيانات والتدقيق والتحكم.
 - يجب على كل من الدول وشركات الطيران القيام بتغييرات هيكلية ورصد اليد العاملة والخبرات الضرورية لوضع الخطة لتدقيق ورصد الانبعاثات، وتدريب الكوادر لتجهيز وتطبيق الخطة والتي تستغرق وقتاً طويلاً.
 - لن تقوم الإيكاو بنشر أية معلومات عن قواعد نظام التدقيق ورصد الانبعاثات قبل اعتماد مجلس الإيكاو للمعايير الدولية والممارسات الموصى بها والمعروفة بالـ SARPs، مما سيؤثر ذلك على شركات الطيران بحيث أن تطبيق هذه القواعد وتلبية متطلبات نظام التدقيق ورصد الانبعاثات سيأخذ وقتاً طويلاً وتكلفة مالية عالية نظراً إلى ضرورة قيام الشركات بتغييرات هيكلية من أجل وضع النظم والموارد اللازمة.

2. معايير وحدة الانبعاثات:

- وافقت فرق العمل التابعة للإيكاو على معايير وحدة الانبعاثات، ومع ذلك لا تزال هذه المعايير غير معروفة إلا للدول الأعضاء في فرق عمل الإيكاو. إلا أنه توجد بعض المحاولات من قبل بعض الدول لاستثناء المشاريع التي أنشأت ما قبل العام 2016 بشكل كامل. وقد تم الاتفاق على تسوية بأن توضع معايير لتحديد ما هي المشاريع التي يمكن استثنائها استناداً إلى فعاليتها البيئية. إلا أن بعض الدول تحاول إعادة فتح النقاشات للحصول على موافقة بالإستثناء الكامل. وكانت هناك محاولة لوضع قيود على أسواق الكربون، الأمر المخالف لطلب شركات الطيران

بأن تكون أسواق الكربون مفتوحة للتداول ودون قيود، علماً بأنه كلما وضعت قيود أكثر على الأسواق، كلما انخفضت نسبة الشهادات المتاحة، وبذلك ترتفع أسعار شراء الشهادات مع ارتفاع نسبة الطلب.

3. الشفافية ونشر البيانات:

- تقترح الايكاو بعض الأحكام المتعلقة بالشفافية ونشر البيانات من خلال سجلات السجل المركزي ووحدات الانبعاثات التابعة للنظام العالمي. وقد ناقشت فرق العمل نوعية البيانات التي يتوجب على الإيكاو نشرها من جهة وكل دولة من جهة أخرى. وهناك محاولة لنشر بيانات تفصيلية عن نسبة تعويض كل دولة، الشركات المسجلة بها، إضافة الى كمية الانبعاثات لكل رحلة وغيرها من الأمور، وقد تمّ التوصل الى تسوية بأن تقوم الإيكاو بنشر معلومات تتعلق بتعويض الانبعاثات والوحدات الملغاة على مستوى الدولة. وهذا الأمر هو غير ضروري بالأخصّ للدول التي تدير عدد قليل من المشغلين، و ينبغي على الايكاو حصر النشر بالبيانات على مستوى العالم.

3. التوصيات:

3.1 الطلب من الدول العربية المشاركة في فرق العمل أو الأعضاء في مجلس الإيكاو دعم موقف شركات الطيران العربية في المواضيع التي تمّ شرحها في الفقرة رقم 2، كما يلي:

(أ) أن تقوم الإيكاو بنشر المعلومات المتعلقة بالتدقيق ورصد الانبعاثات في أقرب وقت ممكن وحتى قبل إقرارها من مجلس الإيكاو لكي يتسنى للدول ولشركات الطيران وضع الآليات اللازمة لتطبيقها

(ب) عدم وضع قيود على أسواق الكربون والتي من شأنها أن تحدّ من سيولة الشهادات في حال كانت هذه الأسواق تتمتع بالفعالية البيئية المطلوبة. فكلما زادت القيود كلما خفت العرض وارتفعت الأسعار. يمكننا أن نقبل بالتأكد من صحة الشهادات، بشرط وضع معايير تحكيمية لاختيار المشاريع المؤهلة من تلك التي لا تستوفي الشروط المطلوبة.

(ج) عدم نشر معلومات تفصيلية أو تجارية والاكتفاء بنشر المعلومات العالمية الضرورية فقط لتطبيق النظام العالمي، وضرورة ضمان عدم نشر أية معلومات تجارية أو حساسة.