

## ورقة معلومات استرشادية

### حول

## التحديات التي تواجهها الدول في عملية تجميع التقارير المدققة والمرسلة من قبل شركات الطيران التابعة لها

إنعقدت جلسة عمل مع شركة Verifavia حول موضوع الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) في إطار كورسيا CORSIA حضرها ممثلون عن سلطات الطيران المدني العربية وشركات الطيران الأعضاء في الإتحاد العربي للنقل الجوي، حيث قامت شركة Verifavia بتسليط الضوء على التحديات التي تواجهها الدول في عملية الرصد والإبلاغ والتحقق لا سيما فيما يتعلق بالاختلافات في نوعية المعلومات المضمنة بين التقارير المقدمة من قبل الشركات التابعة لنفس الدول.

حيث بسط المتحدثون من قبل شركة Verifavia للمشاركين على أهم المستجدات المتعلقة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي أولاً، ومن ثم قدموا جلسة تفاعلية ناقشت أهم نقاط عملية الـ MRV مثل إدخال بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

كما تم عرض بعض النقاط التي أتت في قائمة الترتيب من حيث الحجم (Order of Magnitude Check) في المجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة (ETM) للإيكاو وتم تسليط الضوء على تعليقات شركة Verifavia عليها وأنت على الشكل التالي:

- 1. تعليق على النقطة 12:** ننصح المشغلين بالإبلاغ حتى لو كانت انبعاثاتهم تحت الحد الأدنى لسنة 2020 وذلك من أجل الحفاظ على استمرارية بيانات الانبعاثات ، وكذلك للتحسين المستمر في العمليات والإجراءات
- 2. تعليق على النقطة 16:** واجه عدد من المشغلين مشكلات في الحصول على موافقة لخطة الـEMP. يرجى التأكد من مراجعة الخطط المقدمة في الوقت المناسب ، والموافقة عليها إذا كانت متوافقة مع المتطلبات المنصوص عليها في الملحق 16 ، المجلد الرابع من SARPs
- 3. تعليق على النقطة 21:** يجب دائماً تحديد حالات عدم الامتثال لخطة الـEMP بوضوح في القسم (k) من جميع تقارير التحقق

4. **تعليق على النقطة 26:** من الممكن ضمّ بعض الطائرات في AOC ولكن ليس في ER وذلك إذا تم استخدامها للرحلات الداخلية فقط.

5. **تعليق على النقطة 52:** من الممكن أن يكون متوسط استهلاك الوقود للرحلات الدولية القصيرة أقل من 2.5 طن لكل رحلة. عليه، نقترح استخدام CERT للتأكد قبل الاتصال بالمشغل.

6. **تعليق على النقطة 53:**

- قد يتأثر متوسط الانبعاثات التابع لزوج مطارات (aerodrome pair) بسبب رحلة واحدة كان لها استهلاك "غير منتظم" (مثل التحويل) بحال استعاب هذا الزوج لعدد منخفض جداً من الرحلات.
- من الطبيعي أن يُلاحظ تناقض كبير في التقارير لأزواج المطارات ذات رحلة واحدة عند مقارنتها بـ CERT ، حيث غالباً ما تكون ناتجة عن التحويلات / IRROPS

7. **تعليق على النقطة 56:**

- رأينا حصول هذا الأمر بشكل شائع نسبياً في عام 2019 ، ونتوقع أن نرى تحسناً كل عام
- عندما يتجاوز عملاؤنا عتبة الـ 5% للـ data gap ، نطلب منهم الاتصال بالسلطة الإدارية (Administering Authorities) للاسترشاد. يرجى إطلاعنا إن كان لديكم تجربة مماثلة.

8. **تعليق على النقطة 68:**

- نقوم باختبار 100% من بيانات الطيران والوقود باستخدام أداة قمنا بتطويرها تعمل على برنامج Excel.
- تركز عملية أخذ العينات بشكل أساسي على التأكد من المصدر الأساسي للبيانات

كما طرح المتحدثون عدّة أسئلة كان قد أرسلها ممثلو سلطات الطيران المدني وشركات الطيران حول القائمة نفسها وقاموا بالإجابة عنها وكانت على الشكل التالي:

1. **سؤال حول النقطة 10:** قد يكون مفيداً لو نشرت الإيكاو موجزاً جاهزاً يسرد أحدث إصدارات للدليل الفني للبيئة و ملحقاته ، و CERT ، وتقرير الانبعاثات.

**جواب:**

- النماذج موجودة على الرابط التالي:  
<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/Templates.aspx>
- يتم تحديث CERT سنوياً
- يصوّت مجلس الإيكاو على تحديثات الـ ETM والملحق 16 ، المجلد الرابع للـ SARPs في فبراير 2022
- نقترح التواصل مع منظمة الطيران المدني الدولي مباشرة

2. سؤال حول النقطة 21: الفكرة غير مفهومة

جواب:

- يجب تضمين جميع حالات عدم الامتثال لخطة الـEMP في القسم (k) من تقرير التحقق
- ويمكنكم أيضا عرض تبرير مفصّل في القسم (q) من تقرير التحقق

3. سؤال حول النقطة 23: الفكرة غير مفهومة

جواب: يجب مراجعة قسم الأسطول في تقرير الانبعاثات، والتحقق من إدراج أي من علامات التسجيل

4. سؤال حول النقطتين 39 و52: إنّ الانبعاثات الصادرة عن العديد من الرحلات الجوية عبر بلاد مجاورة هي أقل من 2.5 طن

جواب: ملاحظة صحيحة - كما ذكرنا سابقاً ، نقترح إجراء فحص شامل مع CERT

5. سؤال حول النقطة 44: الفكرة غير مفهومة

جواب: يجب فحص أي وقود باستثناء JET A أو JET A-1 مع المشغل

6. سؤال حول النقطة 49: الفكرة غير مفهومة

جواب: يجب التحقق مما إذا كانت هناك أي رحلات جوية داخلية في قائمة أزواج المطارات المبلغ عنها

7. سؤال حول النقطة 54: لم يتم إدراج الخطوة المناسبة

جواب: تُركت هذه مساحة لأي ملاحظة لم تتم تغطيتها في قائمة التحقق

8. سؤال حول النقطة 59: الفكرة غير مفهومة

جواب:

- تُنصح الدولة باستخدام CERT لإجراء فحوصات عشوائية على الرحلات الجوية التي تستخدم CERT كوسيلة data gap
- يُنصح باستخدام CERT GCD input. يمكن إدراج عدّة أنواع من الطائرات في وقت واحد في CERT لمعرفة ما إذا كان تقدير CERT مماثلاً للأرقام المبلغ عنها

توضيحات حول المفردات:

ETM: Environmental Technical Manual

EMP: Emissions Monitoring Plan

ER: Emissions Report

IRROPS: Irregular Operations