



الاجتماع السادس للمدراء العاميين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط  
DGCA-MID/6

(أبو ظبي 1-3 نوفمبر 2022)

البند 7 : حماية البيئة

البيئة والطيران

(مقدمة من الإتحاد العربي للنقل الجوي)

ملخص تنفيذي

تعرض ورقة العمل موضوعين أساسيين يتعلّقان بالتعامل مع الانبعاثات الناتجة عن قطاع الطيران؛ الأول هو العناصر المهم دعمها ليتمكن قطاع النقل الجوي الدولي من تحقيق الهدف الطموح البعيد الأمد لانبعاثات الطيران بشكل لا يضع أعباء كبيرة على شركات الطيران وبالتالي لا يؤثر سلباً على دور النقل الجوي الدولي. والثاني هو المراجعة الدورية لنظام كورسيا.

الأهداف الاستراتيجية

الوصول إلى أطر متوازنة لتحقيق النقل الجوي الدولي لأهدافه البيئية

1. نبذة عامة

1.1 هناك موضوعان أساسيان يتعلّقان بالتعامل مع الانبعاثات الناتجة عن قطاع الطيران في الوقت الحالي؛ الأول، هو الهدف الطموح البعيد الأمد لانبعاثات الطيران والثاني هو المراجعة الدورية لنظام كورسيا.

1.2 بالنسبة للموضوع الأول، كانت صناعة النقل الجوي (وأيضاً الإتحاد العربي للنقل الجوي) قد تبنت هدف طموح للوصول إلى صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050. وأقرّ الاجتماع رفيع المستوى الذي عقد في شهر يوليو في مونتريال بياناً وضع فيه مبادئ للوصول إلى صفر انبعاثات كربونية صافية بحلول عام 2050.

1.3 بالنسبة للموضوع الثاني، توصل مجلس الإيكاو في أغسطس 2022 إلى اتفاق إعتقاد 85% من انبعاثات عام 2019 كخط أساس لنظام كورسيا، حيث يتم تعويض الانبعاثات لما بعد هذا الخط إعتباراً من عام 2024، كما قام المجلس بتخفيض المسؤولية الفردية عن التعويض عن الانبعاثات من 30% إلى صفر بين عامي 2030 و 2032 ضمناً، وكذلك تخفيضها من 70% إلى 15% بين عامي 2033 و 2035 ضمناً.

## 2. النقاش

2.1 في وقت كتابة ورقة العمل هذه تبني الاتحاد السياسة التالية، بناءً على توجيهات اللجنة التنفيذية، بما يتعلق بالبيئة والطيران قبيل الجمعية العامة الواحدة والأربعين للإيكاو:

أولاً- مواصلة حثّ الدول الأعضاء في الإيكاو على تبني عام 2019 كخط الأساس لبرنامج كورسيا؛ إنّما، في نفس الوقت، عدم معارضة تسوية معقولة بين الدول حيال هذا الأمر.

ثانياً- يدرك أعضاء الاتحاد العربي للنقل الجوّي أن القرار بشأن البيئة والطيران هو قرار حكومي تحت مظلة منظمة الطيران المدني الدولي. كما يحيطون علماً بالتسوية التي أعلن عنها مجلس الإيكاو في 25 أغسطس 2022، والتي تحدّد خط الأساس لكورسيا عند 85٪ من انبعاثات العام 2019 للفترة بين 2024 و 2035 ، وإلغاء المسؤولية الفردية للفترة بين 2030 إلى 2032 وتقليص تلك المسؤولية الفردية من 70٪ إلى 15٪ في السنوات الثلاث الأخيرة من برنامج كورسيا.

ثالثاً- يرحب أعضاء الاتحاد العربي للنقل الجوّي، كما ويدعمون، ببيان الإجتماع الرفيع المستوى للإيكاو الذي عقد في يوليو 2022 حول جدوى الهدف الطموح بعيد الأمد للطيران.

رابعاً- يرى أعضاء الإتحاد العربي للنقل الجوّي أنه على الجمعية العامة للإيكاو التوصل إلى اتفاق بشأن كورسيا و الهدف الطموح بعيد الأمد للطيران من أجل تجنّب التدابير المتباينة والإفرادية والتطبيق غير المنظم لتدابير الخفض من الانبعاثات من قبل الدول إفرادياً.

خامساً- يدعو أعضاء الاتحاد العربي للنقل الجوّي منظمة الطيران المدني الدولي إلى تضمين العناصر التالية في أي قرار يتعلق بالبيئة والطيران:

1. أن يكون برنامج كورسيا هو الآلية الوحيدة المبنية على السوق التي تتعامل مع انبعاثات الطيران الدولي.
2. أن يتم الاعتراف باستخدام وقود الطيران المنخفض الكربون (Low carbon Aviation Fuel) في إجراءات شركات الطيران لتخفيض انبعاثاتها.
3. السماح بإجراء "الحجز والاحتساب Book & Claim" في أي برنامج يُستخدم فيه وقود الطيران المُستدام.
4. توحيد إطار استخدام وقود الطيران المُستدام/ وقود الطائرات المنخفض الكربون لتحفيز انتاجها واستخدامها من أجل تفادي الاضطرابات التي قد تنتج عن تعدّد التفويضات والبرامج.

2.2 ونحن على أمل أن تكون الدول الأعضاء في الإيكاو قد توصلت إلى تسوية معقولة خلال الجمعية العامة الواحدة والأربعين بخصوص الخط الأساس لنظام كورسيا، ووضعت إطار موحد لاستخدام وقود الطيران المُستدام/ وقود الطائرات المنخفض الكربون.

### 3. التوصية

3.1 بما يتعلّق بالهدف الطموح البعيد الأمد لانبعاثات الطيران، فهناك ثلاثة عناصر متفق عليها أنه يجب توفرها للوصول إلى صفر انبعاثات كربونية صافية في عام 2050. إنّما بناءً على التحليلات المبينة على تقرير ال CAEP حول ذلك فإنه حتى لو توفرت العناصر الثلاث لن يتمكن قطاع الطيران المدني من الوصول إلى صفر انبعاثات كربونية في عام 2050 لذا ستضطر صناعة الطيران من التعويض عن الانبعاثات المتبقية عبر شراء شهادات كربونية لذلك. والعناصر الثلاث هي:

1. تقنيات المحركات والطائرات
2. الوقود المستدام/المنخفض الكربون
3. البنية التحتية في إدارة المطارات والأجواء

3.2 لذا يوصي الإتحاد المدراء العامين للطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط بما يلي:

أولاً- دعم العنصر الأول وهو تطوير تقنيات المحركات والطائرات، عبر مساندة ودعم البحوث التي تحصل في هذا المجال والتطوير الذي يقوم به مصنعي المحركات والطائرات من أجل تعديل كلفة التصنيع بطريقة تساهم في تخفيض سعر تلك التقنيات وبالتالي تخفيف العبء المالي على شركات الطيران.

ثانياً- اعتماد المبادئ التالية بما يتعلّق بالوقود المستدام:

- تبني اجراءات تحفيزية لإستخدام وقود الطيران المستدام/ وقود الطائرات المنخفض الكربون، بدلاً من قوانين عقابية لعدم إستخدامه.
- التواصل مع المنظمين المعنيين حول العالم لتوحيد معايير الإستدامة الواجب استيفاؤها لإعتماد وقود الطيران المُستدام كوقود مؤهل للإستخدام، وإذا تعدّر ذلك، أن يتم الاعتراف بشهادات التأهيل الممنوحة من قبل جميع المعنيين
- السماح لشركات الطيران بالحصول على شهادات خفض الانبعاثات الذي تسجله نتيجة لإستخدامها لوقود الطيران المُستدام في المطارات حول العالم، حيث أنه في عدد من الحالات الموجودة حالياً يحتسب ذلك لمزودي الوقود فقط بالرغم من أن شركات الطيران تتكأف أكثر بكثير عند شراء الوقود المستدام مقارنة بوقود الطيران JetA1.
- تضمين وقود الطائرات المنخفض الكربون ( Low Carbon Aviation Fuel ) كوقود مؤهل للإستخدام في أي قوانين تحدد أنواع الوقود المؤهلة لخفض الكربون.
- السماح بإجراء "الحجز والاحتساب" Book & Claim عند استخدام وقود الطيران المُستدام، وذلك دون أي قيود جغرافية.

ثالثاً- القيام باللازم من أبحاث ووضع خطط واستثمارات لمعالجة الازدحام الحاصل في البنية التحتية للمطارات والأجواء