



## مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)

دبي، الإمارات العربية المتحدة، من ٢٠ إلى ٢٤/١١/٢٠٢٣

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: السياسات الداعمة من أجل إنتاج ونشر الطاقة النظيفة في مجال الطيران

الحاجة إلى سياسات متوازنة تشجع بصفة منتظمة على تطوير وإنتاج ونشر  
وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة  
وغيرها من الطاقة النظيفة للطيران على الصعيد العالمي

(ورقة مقدّمة من لجنة الطيران المدني الأفريقية (أفكاك) نيابةً عن الدول الأعضاء البالغ عددها ٥٤ دولة)

### الموجز

تشدد لجنة أفكاك بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها البالغ عددها ٥٤ دولة على ضرورة أن تواصل الإيكاو الاضطلاع بدورها القيادي في تنمية ونمو الطيران المدني الدولي، بما في ذلك التنمية المُستدامة للنقل الجوي، والعمل مع الدول الأعضاء فيها والمنظمات الدولية الأخرى والأطراف المعنية بطريقة بناءة لخدمة قطاع الطيران بأكمله في دعم السياسات الرامية إلى تعزيز تطوير وإنتاج ونشر الطاقة النظيفة للطيران وصولاً إلى الهدف النهائي، ألا هو وضع سياسة تكفل اتباع نهج متوازن ومنسق ويغطي قدر الإمكان ظروف البلدان النامية ولا سيما الدول الأفريقية. وتعرض ورقة العمل هذه آراء الدول الأعضاء في لجنة أفكاك عن سياسات مؤتمر الإيكاو بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل.

ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤

<sup>١</sup> النسختان الإنجليزية والفرنسية مقدّمتان من لجنة أفكاك.

<sup>٢</sup> الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وكابو فيردي والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإيسواتيني وإثيوبيا والغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزيمبابوي.

## ١- المقدمة

١-١ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، اعتمدت الدول الأعضاء قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١. ويطلب القرار إلى الدول الأعضاء أن تضع نهجاً منسقاً ضمن إدارتها الوطنية لاتخاذ إجراءات بشأن السياسة العامة والاستثمار من أجل التعجيل بأعمال البحث والتطوير والنشر واستخدام مصادر طاقة الطيران النظيفة والمتجددة، مثل وقود الطائرات المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، مع مراعاة ظروفها الفردية. وبالإضافة إلى ذلك، تُشجّع الدول على استكشاف الحوافز كوسيلة لتعزيز نشر واعتماد مصادر الطاقة النظيفة هذه في الطيران من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

٢-١ وتشمل استراتيجيات اعتماد وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة أساليب العمل المنسقة لوضع سياسات تتضمن عناصر مشتركة وشروط عامة، وتسترشد بممارسات تثبت جدواها وقابلة للتطبيق وكفؤة ومجدية، فضلاً عن الرؤى المستمدة من السياسات القائمة.

٣-١ وتعتزم الدول الأفريقية تنسيق السياسات في أفريقيا للتوسع في تطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة مع اجتذاب التكنولوجيا والتمويل المناسبين للمتكمين من بناء مرافق إنتاج هذه الأنواع من الوقود في الدول الأفريقية بهدف معالجة المستوى المنخفض الحالي لتوافرها على الصعيد العالمي وخاصة في البلدان النامية.

٤-١ ومن ثم فإن هناك حاجة إلى أن تقوم البلدان الأفريقية بوضع وتنسيق السياسات التي تعزز تطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة بشكل منسق في أفريقيا، فضلاً عن ضمان عدم اعتبار أفريقيا مجرد مصدر للمواد الوسيطة (يُنْتَج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة في أماكن أخرى ثم يُعاد إلى أفريقيا بتكلفة أعلى). في حين أن أفريقيا لا تمثل أكثر من ١٠٪ من الدول التي تعتمد التخفيف من انبعاثات الكربون من خلال وقود الطيران المُستدام في خطط عملها الوطنية لدى الإيكاو.

## ٢- المناقشات

١-٢ تسعى الدول الأفريقية، من خلال لجنة أفكاك، إلى التعجيل بتطوير وإنتاج واستخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة في أفريقيا. ويتمشى ذلك مع نمو النقل الجوي في أفريقيا والأهداف البيئية العالمية للطيران المبيّنة في قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١. وللمبادرة أربعة أهداف رئيسية هي: وضع السياسات وتنسيقها، وبناء القدرات، ودراسات الجدوى الفنية وعمليات التقييم، وتعبئة الموارد والترويج. وتهدف هذه الجهود إلى إنشاء مرافق إنتاج هذه الأنواع من الوقود في البلدان الأفريقية.

٢-٢ وينطوي العمل على تسريع وتعزيز إمكانية الحصول على وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وإنتاجها بشكل مجدٍ على قدر من الصعوبات بسبب العوائق مثل ارتفاع تكاليف الإنتاج وإنتاجها في عدد صغير من الدول ونقص الهياكل الأساسية والمخاطر التمويلية المتصورة. وهناك حاجة إلى سياسات محددة لزيادة إنتاج هذه الأنواع من الوقود على الصعيد العالمي عما هو عليه وضعه الحالي الضيق النطاق والمركّز على الرغم من ثبوت جدواها الفنية.

٣-٢ ومن الأهمية بمكان التسليم بضرورة وجود سياسات داعمة لإنشاء قطاع إنتاج عالمي ناجح لوقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة. وتوفر دول مختلفة فرصاً فريدة لإنتاج هذه الأنواع من

الوقود بسبب التباين في المناخ والزراعة والموارد والاقتصاد. وعلاوة على ذلك، تختلف العوامل السياسية والتنظيمية والاقتصادية فيما بين الدول. وبالتالي، لا يوجد نهج عالمي للسياسات الفعالة المتعلقة بهذه الأنواع من الوقود؛ غير أنه يلزم وضع استراتيجية تعاونية ومدروسة جيداً لدعم تنفيذ السياسات.

٤-٢ وتترك الدول الأفريقية أن السياسات المتوازنة التي تكفل عمليات نقل التكنولوجيا وتجذب التمويل وتزيل المخاطر عن الاستثمارات ستعزز التعجيل بتطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في جميع الأقاليم.

### ٣- الاستنتاج

١-٣ تبقى العديد من الدول الأفريقية هي الأكثر عرضة لآثار تغير المناخ. وتعتمد الدول على الطيران المدني في الربط. ولكي تتخذ الدول إجراءات سريعة في الانتقال إلى تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل الجماعي المتمثل في صافي الانبعاثات الصفري بحلول عام ٢٠٥٠، يجب أن يكفل الإطار العالمي الذي سيقوده مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل معالجة المستويات المنخفضة من وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، وأن الإطار الذي سيعتمده المؤتمر سيمكن من تنفيذ السياسات التي تسمح بنقل التكنولوجيا في جميع الأقاليم، واجتذاب التمويل للدول حتى تقوم بتطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من الطاقة النظيفة للطيران.

٢-٣ ومن الضروري وضع سياسة متوازنة ومنسقة قدر الإمكان لتراعي ظروف جميع الدول. ويجب أن يكفل الإطار العالمي أن تتيح السياسات الداعمة نقل التكنولوجيا بالكامل واجتذاب الاستثمارات إلى الدول النامية حتى يتسنى تطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة في جميع أقاليم العالم ولا سيما في البلدان النامية.

### ٤- الإجراءات المعروضة على مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل

١-٤ المؤتمر مدعو إلى القيام ما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدّمة في ورقة العمل هذه؛

(ب) اعتماد إطار عالمي يتضمن سياسات متوازنة، وتمكين عمليات نقل التكنولوجيا، واجتذاب التمويل لتمكين الدول من تطوير وإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من الطاقة النظيفة للطيران؛

(ج) حثّ الإيكاو والدول الأعضاء والشركاء على استكشاف مدى توافر السياسات التي تسمح بنقل التكنولوجيا إلى الدول الأفريقية لتطوير وإنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة في أفريقيا بالتزامن مع المناطق الأخرى من العالم.