



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
البند رقم ٥ من جدول الأعمال: استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، بما في ذلك الوقود البديل المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، من أجل تحديد الإطار العالمي

وجهات النظر السعودية بشأن إطار الإيكاو العالمي المحتمل لوقود الطيران (وقود الطيران
منخفض الكربون ووقود الطيران المستدام ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى)

(ورقة مقدّمة من المملكة العربية السعودية)

الموجز

تتطرّق المملكة العربية السعودية، في ورقة العمل هذه، إلى بعض المبادئ والعناصر التي لا بدّ من أخذها في الاعتبار والتفكير فيها للتوصل إلى اتفاق بشأن الإطار العالمي المحتمل الذي يعرّز تطوير ونشر وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، العلاقة بين الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) ورؤية الإيكاو لوقود الطيران المستدام لعام ٢٠٥٠، بما يشمل أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، ومنهجيات الحساب.

وترد نقاط المناقشة الرئيسية في الفقرة ٢. ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ انعقد المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل في مدينة مكسيكو في الفترة من ١١ إلى ١٣ أكتوبر ٢٠١٧. ويؤيد المؤتمر رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام باعتبارها مساراً حياً وملهماً يدعو الدول والقطاع والجهات المعنية الأخرى إلى استبدال نسبة كبيرة من وقود الطيران التقليدي (CAF) بوقود الطيران المستدام (SAF) بحلول عام ٢٠٥٠، لكي يتمكن

الطيران المدني الدولي من خفض انبعاثات الكربون بشكل كبير، مع استغلال جميع الفرص المتاحة في سلة تدابير التخفيف لخفض الانبعاثات بحسب الاقتضاء (الفقرة ١ من إعلان CAAF/2).

٢-١ وأصدرت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين قراراً شجعت فيه "الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ستتحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال مستوى تقدّمها، ودرجة نضج أسواق الطيران لديها، والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي فيها، والانتقال العادل، والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) وذلك في الإطار الزمني الخاص بكل دولة" (القرار ٤١-٢١، الفقرة ٧).

٣-١ كما يطلب قرار الجمعية العمومية المذكور أعلاه أيضاً من المجلس "أن يواصل تقييم التقدم المحرز في تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تجربها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB) ومع مراعاة الظروف والقدرات الوطنية للدول" (الفقرة ٢٨ (و)).

٤-١ وفي حين تشيد المملكة العربية السعودية بالعمل الذي قام به المجلس وبالإسهامات الفنية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) للتوصل إلى مسودة الإطار العالمي المحتمل لوقود الطيران المستدام (SAF) ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، إلا أنه ينبغي تبني المبادئ والعناصر ونقاط المناقشة التالية وفقاً لما يرد في القسم ٢ أدناه وإدراجها في الإطار العالمي من أجل التوصل إلى اتفاق عادل بدون تقويض التوازن الدقيق للهدف الطموح طويل الأجل (LTAG).

٢- المناقشة

١-٢ الطموح والرسالة

١-١-٢ تعمل الإيكاو والدول المتعاقدة وقطاع الطيران بشكل استباقي على معالجة مسألة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وكجزء من هذه الجهود، فقد عبروا عن نواياهم القوية للمجتمع الدولي على مرّ السنين. وفي عام ٢٠١٠، تم تحديد الأهداف، بما في ذلك هدف كفاءة استهلاك الوقود السنوي بنسبة ٢٪ حتى عام ٢٠٥٠ والالتزام بالنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ (CNG 2020). وبحلول عام ٢٠١٦، تم تقديم خطة كورسيا كخطة للتعويض عن الكربون وخفضه من خلال الأرصد، وتم إنشاء مفهوم الوقود المؤهل لخطة كورسيا (CEF). ويمثل الاتفاق على الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) لعام ٢٠٢٢، والذي يهدف إلى خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر، محطة هامة تحدد الاتجاه لمستقبل النقل الجوي.

٢-١-٢ ويأخذ الهدف الطموح طويل الأجل في الاعتبار طيفاً واسعاً من مستويات قابلية التنفيذ والاستعداد الخاصة بالتدابير داخل القطاع بما في ذلك التكنولوجيا والابتكار والعمليات ووقود الطيران. وتم النظر في النهج التصاعدي من أسفل إلى أعلى، والحياد التكنولوجي إلى أقصى حد ممكن، وكانت الإرادة السياسية هي العامل الأكبر في الاتفاق بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG). وتم التوصل إلى اتفاق قائم على توازن دقيق يأخذ في الاعتبار الإطار الزمني الذي تحتاج إليه الدول

لتحقيق الهدف الطموح طويل الأجل وفقاً لظروفها وقدراتها الوطنية. وكان دعم التنفيذ، بما في ذلك التمويل للدول النامية والدول المحتاجة، بمثابة حجر الزاوية في الاتفاق المتعلق بالهدف الطموح طويل الأجل.

٣-١-٢ وترى المملكة العربية السعودية أنّ الهدف العالمي الطموح طويل الأجل هو بمثابة هدف تطوعي شامل للطيران يشمل التدابير داخل القطاع، بما في ذلك التدابير المتعلقة بوقود الطيران. وقد شكل اعتماد الهدف الطموح طويل الأجل مؤخراً رسالة هامة موجّهة للقطاع برمته والجهات المعنية والمؤسسات المالية. ومن شأن تحديد أهداف و/أو غايات إضافية أن يؤدي بلا شك إلى حدوث ارتباك وفرض عبء مفرط. ولابد من الإشارة إلى أنّ استحداث مثل هذه الأهداف يمكن أن يعرّض للخطر الاتفاق بشأن الهدف الطموح طويل الأجل الذي تمت صياغته بدقة وأن يتعارض بشكل مباشر مع مبادئه الأساسية.

٤-١-٢ وتجدر الإشارة إلى أنّ مقترح نقاط الطريق و/أو المحطات الوسيطة قد تم طرحه أثناء الاجتماع رفيع المستوى بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (HLM-LTAG) والدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو. ولم يتم التوصل إلى توافق في الآراء بشأن هذا المفهوم. ويجب عدم استخدام المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) كوسيلة لإعادة تقديم أي عناصر لم يتم الاتفاق عليها أثناء المفاوضات الخاصة بالهدف الطموح طويل الأجل. ونظراً لأن تكلفة الإنتاج والمواد الخام لا تزال تمثل تحدياً كبيراً، فإنّ تحديد أي كميات أو أهداف سيكون غير عملي في هذه المرحلة. مع الإشارة إلى أنّ الإنتاج الحالي من وقود الطيران المستدام (SAF) منخفض للغاية، حيث يمثل ٠,١٪ فقط من الطلب العالمي.

٥-١-٢ وترى المملكة العربية السعودية أنّ رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، بما في ذلك وقود الطائرات ذو الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، هي مجموعة فرعية تابعة للهدف الطموح طويل الأجل، ويجب استخدام الإطار العالمي المحتمل بركائزه الأربع (السياسة والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل) لتطوير ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، وفقاً للمبادئ والعناصر المتفق عليها ضمن إطار الهدف الطموح طويل الأجل.

٢-٢ الحياد وعدم الارتباط بتكنولوجيا معينة ومعايير الاستدامة المتفق عليها دولياً وخطط ترخيص مستوى الاستدامة

١-٢-٢ يجب أن يكون الإطار العالمي المحتمل شاملاً ومحايداً من حيث السياسات وغير مرتبط بتكنولوجيا معينة تجاه جميع مصادر الطاقة ومسارات الوقود والمواد الأولية والتكنولوجيا. وسيكون نهج تحليل دورة الحياة عبر سلسلة الإمدادات برمتها هو المنهجية المستخدمة لتحديد كثافة الكربون لأي أنواع وقود محتملة ضمن هذا الإطار.

٢-٢-٢ وتجدر الإشارة إلى أنّ أي سياسات أو لوائح أو ممارسات تظهر محاباةً أو تمييزاً لديها القدرة على توجيه البحث والتطوير والتقدم التكنولوجي والابتكار والاستثمار نحو مجالات محدّدة، بينما تعمل في الوقت نفسه على عرقلة أو تقييد مجالات أخرى.

٣-٢-٢ ولقد بذلت الدول الأعضاء في الإيكاو جهوداً حثيثةً لسنوات عديدة للاتفاق على معايير الاستدامة للوقود المؤهل لخطة كورسيا (CEF). ويجب استخدام هذه المعايير كمعايير لوقود الطيران ضمن هذا الإطار المحتمل.

٤-٢-٢ وإنّ العدد المحدود لخطط ترخيص مستوى الاستدامة في جميع أنحاء العالم واضح، وبخاصة في النصف الجنوبي من الكرة الأرضية. ويُعد نشر الخطط المتوازنة أمراً ضرورياً في تطوير ونشر وقود الطيران ضمن هذا الإطار.

٣-٢ منهجيات الحساب والحجز والمطالبة (Book and Claim)

١-٣-٢ قامت الإيكاو والدول الأعضاء فيها ببناء منهجية قوية للحساب والإبلاغ في إطار خطة كورسيا. وعلاوة على ذلك، طلبت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر سلة التدابير بما في ذلك الوقود سعياً وراء تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل.

٢-٣-٢ وتعتقد المملكة العربية السعودية أنّ العمل على منهجيات حساب الوقود ينبغي أن يستند إلى المنهجيات المتاحة حالياً في الإيكاو، أي خطة كورسيا (الرصد والإبلاغ والتحقق MRV) وخطط عمل الدول (SAPs).

٣-٣-٢ وقد لاحظت المملكة العربية السعودية خلال مختلف الفعاليات والمنتديات (على سبيل المثال، المشاورات غير الرسمية للمجلس مع المؤسسات المالية وشركات الطاقة، وحلقة الإيكاو التقييمية، والاجتماع السابق لمؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل (Pre-CAAF)، وفعاليات فريق عمل النقل الجوي (ATAG)) وجود قدر من سوء الفهم والغموض السائدين فيما يتعلق بنظم "الحجز والمطالبة" ('Book and Claim').

٤-٣-٢ وترى المملكة العربية السعودية أنّ نُظْم "الحجز والمطالبة" هي شكل من أشكال آلية السوق، ويجب أن تكون هذه النظم متوافقة مع المادة السادسة من اتفاق باريس، وعلى وجه الخصوص، "النهج التعاونية" و"نتائج التخفيف المنقولة دولياً".

٥-٣-٢ واعتباراً من اليوم، لن يتمكن المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) من اتخاذ أي قرار بشأن نظم "الحجز والمطالبة" بما يتجاوز استكشاف هذه النظم ودراسة فوائدها المحتملة وتأثيرها، والدور المحتمل للإيكاو في هذا الشأن، إن وُجد.

٤-٢ دعم التنفيذ

١-٤-٢ يشكل دعم التنفيذ، بما في ذلك بناء القدرات ونقل التكنولوجيا والدعم المالي، عناصر أساسية في الاتفاق بشأن الهدف الطموح طويل الأجل، ويجب تنفيذ هذه العناصر بشكل فعال بما يتماشى مع قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، إذا كان الهدف الطموح ليُتحقق.

٢-٤-٢ وفي حين نقدر مبادرة الأمانة العامة الخاصة ببرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، إلا أنّ هناك حاجة إلى خطوات جادة لتوسيع نطاقها لتغطية وقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران.

٥-٢ التنبّه للتكلفة والتقدم التكنولوجي

١-٥-٢ يجب اتباع نهج حذر من حيث التكلفة عند تنفيذ الإطار العالمي المحتمل، بما في ذلك، في جملة أمور، التأثيرات على النمو المستدام للنقل الجوي، وتأثيرات التكلفة (ويشمل ذلك أسعار تذاكر الطيران وسعر وقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى). وتجدر الإشارة إلى أنّ تقرير الهدف الطموح طويل الأجل يوضح أنّ التكاليف التراكمية المتعلقة بالوقود لشركات الطيران ستبلغ ١١٠٠ مليار دولار أمريكي للأهداف الطموحة المنخفضة، و ٢٧٠٠ مليار دولار أمريكي للأهداف الطموحة المتوسطة و ٤٠٠٠ مليار دولار أمريكي للأهداف الطموحة العالية.

٢-٥-٢ وعلاوة على ذلك، فإن بعض التكنولوجيات التي تُعتبر الأكثر تأثيراً على الحد من غازات الدفيئة، أي الوقود المعتمد على ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي أو استخدام الهيدروجين المبرد، لا تزال بحاجة إلى تطورات ضخمة، والتحقق من ملاءمتها الفنية ونشرها بشكل إيجابي اقتصادياً.

٦-٢ أدوار البلدان النامية والاحتكار

١-٦-٢ بما أنّ الدول الأعضاء في الإيكاو لديها مستويات نضج متباينة ونقاط انطلاق مختلفة فيما يتعلق بوقود الطيران، تؤكد المملكة العربية السعودية على الحاجة إلى الإطار العالمي المحتمل للسماح للبلدان النامية بأن تكون جزءاً من هذه السوق الناشئة، بما يتجاوز كونها مجرد مورد للمواد الأولية للوقود. والأهم من ذلك هو أنّ هذا الإطار يجب أن يتقاضي أي عواقب غير مقصودة قد تؤدي إلى احتكار بعض اللاعبين لهذه السوق الناشئة.

٣-٣ الإجراء المعروض على مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل

١-٣ المؤتمر مدعو إلى القيام ما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بمضمون هذه الورقة؛

(ب) والموافقة على إدراج المبادئ والعناصر التي تمت مناقشتها في الفقرة ٢ من ورقة العمل هذه ضمن الإطار العالمي المتوخى لوقود الطيران.

— انتهى —