



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي

مونتريال، ١٩ إلى ٢٢/٧/٢٠٢٢

البند ١ من جدول الأعمال: سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والخيارات المتاحة لتحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي

جوانب تنفيذ السيناريوهات المتكاملة للهدف الطموح طويل الأجل وعلاقتها بخطة كورسيا

(ورقة مقدّمة من الاتحاد الروسي وجمهورية الصين الشعبية)

الموجز

تعرض هذه الورقة تحليلاً لجدوى تحقيق النتائج المتوقعة المعروضة في السيناريوهات الثلاثة المتكاملة للهدف الطموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بشكل فعلي وفوري في قطاع الطيران المدني الدولي وتقرّح إدراج الإجراءات المحتملة في سيناريوهات الهدف الطموح طويل الأجل لخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠.

الإجراء: يطلب من الاجتماع دعم الاستنتاجات والتوصيات الواردة في الفقرة ٤ بشأن الأنشطة التي يجب إدراجها في سيناريوهات الهدف الطموح طويل الأجل لتتنظر الجمعية العمومية للإيكاو فيها في دورتها الحادية والأربعين.

١- المقدمة

١-١ بحسب آخر ما خلصت إليه الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، سوف يتيح خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر على الصعيد العالمي بحلول ٢٠٥٠ أفضل فرصة للإبقاء على متوسط معدل ارتفاع درجات الحرارة دون ١,٥ درجة مئوية، وأنه سوف يتعذر تحقيق هدف الـ ١,٥ درجة مئوية بدون خفض فوري وكبير في جميع القطاعات^٢.

^١ النسختان الانجليزية والروسية مقدمتان من الاتحاد الروسي وجمهورية الصين الشعبية.

^٢ الفقرة ٢-٧ من ورقة العمل HLM-LTAG-WP/3.

٢-١ ولا شك في أن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) تدعو إلى تحقيق خفض فعلي وفوري لانبعاثات غازات الدفيئة في جميع القطاعات الصناعية عالمياً لبلوغ أهداف اتفاق باريس. ومن الواضح أيضاً أن الأنشطة التي تقوم بها الدول الأعضاء في الإيكاو لتنفيذ خطة كورسيا تحول دون تحقيق هذا الهدف. ويعود ذلك إلى أن نظام خطة كورسيا يشكل أساساً آلية لتحقيق عائد على الاستثمار في مشاريع ذات كفاءة بيئية أنجزت في قطاعات صناعية أخرى من خلال اكتساب أرصدة الانبعاثات في أسواق الكربون المفتوحة، التي أعربت الجمعية العمومية للإيكاو عن قلقها بشأنها عدة مرات^٣. كما أبطأ تدفق الأموال الخارجة من الصناعة تحديثها على المستوى الفني، ونتيجة لذلك، زاد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي. وفي هذا الصدد، من المهم تحقيق الاتساق ما بين خطة كورسيا وجهود الأسرة الدولية لخفض انبعاثات غازات الدفيئة، بالإضافة إلى الأنشطة المدرجة ضمن السيناريوهات المتكاملة من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطيران الدولي.

٢-٢ لم جميع هذه السيناريوهات الثلاثة المتكاملة للهدف الطويل الأجل لا تبدو واقعية؟

١-٢ تلعب جميع هذه السيناريوهات الثلاثة دوراً في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لأنواع وقود الطيران المستدام. ولاشك في أن أنواع الوقود هذه يمكنها خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. لكن، في الوقت الحاضر، من غير المؤكد احتمال زيادة أحجام إنتاج وقود الطيران المستدام مع خفض أسعارها إلى مستوى مقبول، بالإضافة إلى أهمية مساهمة هذه الأنواع من الوقود في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بشكل فعلي، مع أخذ بعين الاعتبار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في سياق إنتاجها. كما يجب أخذ الارتفاع الملحوظ لمخاطر أمن الأغذية والمياه في الحسبان. وفي الوقت نفسه، من الواضح أن الاستثمارات على الأمد القصير في تجديد أساطيل الطائرات والتحديث الفني لبنى الطيران المدني الأساسية من شأنها تعزيز خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون عالمياً بشكل فعال وتحسين السلامة الجوية على الصعيد العالمي.

٢-٢ وبناء على ما ورد أعلاه، يوصى بإجراء أبحاث إضافية بشأن المساهمة المحتملة لوقود الطيران المستدام في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى المستويات المتوقعة، لا على أساس الافتراض القائم على أنه بحلول عام ٢٠٤٠ ستكون أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة قادرة على استبدال أنواع وقود الطيران التقليدي بالكامل، إنما على أساس تقييم واقعي للإمكانات الموجودة لزيادة أحجام إنتاجها. كما لا بد أيضاً من أخذ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لدورة الحياة المفترضة بعين الاعتبار، ويجب أن تتوافق نتائج هذه الدراسات مع تحليل مقارن لفاعلية كلفة الاستثمارات في تجديد الطائرات، مقارنة مع عمليات شراء أنواع الوقود المستدام في سياق التنمية المستدامة للصناعة، لا سيما في الدول النامية، وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الصعيد العالمي في قطاع الطيران المدني الدولي.

٣-٢ ويستحق احتمال استخدام وقود الهيدروجين في مجال الطيران انتباهاً أكبر ولن كان يلعب دوراً متواضعاً جداً في السيناريو الأخير. لكن، كما هي الحال في وقود الطيران المستدام، لا تزال سلامة استخدام وقود الهيدروجين غير مؤكدة نظراً إلى خطر انفجارها المرتفع جداً. وفي الوقت نفسه، لا بد من النظر في تكاليف تصميم وترخيص وتصنيع الأنواع الجديدة للطائرات

^٣ "تأكيداً" للشاغل الناجم عن استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، ولوجوب أن تكفل التدابير القائمة على آليات السوق المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي مقارنة بالقطاعات الأخرى؛ ... (الفقرة ١٥ من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩ بعنوان "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)").

الكهربائية العاملة على خلايا وقود الهيدروجين، بالإضافة إلى ضرورة خلق بنى تحتية عالمية للصناعة للنقل السليم لوقود الهيدروجين وإعادة تزويد الطائرات به.

٤-٢ ولتعاقي حركة الطيران الدولي بعد جائحة فيروس كورونا فوارق إقليمية ملحوظة. لذا، في الدول المتقدمة، بلغت أحجام الحركة في الوقت الحاضر المستويات التي كانت قائمة قبل الجائحة بينما يبقى استئناف أنشطة الطيران في الغالبية الساحقة للدول النامية بطيئاً جداً، لا سيما بسبب الافتقار إلى الموارد المالية. وفي الوقت نفسه، تقترح جميع السيناريوهات الثلاثة قبل عام ٢٠٥٠ استثمارات مهمة في الصناعة تتراوح بين ٢٧٤,٤ مليار وتريليون و٥٦٣,٢ مليار دولار أميركي. وعلى الأمد القصير وفي حالات عدة، سيكون العبء المالي الإضافي مدمراً بالنسبة إلى قطاع الطيران المدني في الدول النامية. وفي هذا الصدد، لا بد من دعوة الدول المتقدمة إلى اتخاذ القسم الأكبر من التزامات التمويل العالمية ضمن السيناريوهات المتكاملة المقترحة للهدف الطموح الطويل الأجل.

٥-٢ وما من سيناريو من السيناريوهات المتكاملة المذكورة يضمن خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الصعيد العالمي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠. وفي هذا الصدد، ينبغي توقع تقديم مقترحات بحيث "تسد" الفجوة الراهنة من خلال آلية خطة كورسيا، مع قطع التزامات أكثر طموحاً. ومن الواضح أن هذا المستوى من الطموح من شأنه أي يؤدي إلى انهيار عام للصناعة ولن يجري خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر إلا من خلال إيقاف الحركة الجوية الدولية. وفي هذا الصدد، تحتاج أسرة الطيران الدولية إلى اتخاذ قرار بشأن سواء توحيد جهودها من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل لخفض الانبعاثات داخل القطاع بشكل فعال على أساس تحديثها التكنولوجي أو مواصلة تنفيذ خطة كورسيا، مما يسبب خروج تدفقات رأسمالية من قطاع الطيران وزيادة عالمية في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي.

٣- هل يمكن للطيران الدولي خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر على الصعيد العالمي بحلول ٢٠٥٠؟

١-٣ تشير المسائل التي أثيرت في القسم ٢ من هذه الوثيقة إلى الحاجة إلى إجراء أبحاث إضافية لإعداد سيناريوهات أكثر موضوعية من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران بشكل فعلي وتحديد مصادر تمويل محتملة على المستوى العالمي للأنشطة قيد التصميم. لكن، يجب النظر في عناصر إضافية لإدراجها في سيناريوهات الهدف الطموح الطويل الأمد التي يمكنها تحقيق أهداف أكثر طموحاً. وعلى سبيل المثال، من المعروف أن انبعاثات غازات الدفيئة العالمية السنوية الناتجة عن حرائق الغابات شبيهة لإجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاعات الطيران المدني لجميع الدول الأعضاء في الإيكاو. ويضاف إلى ذلك خفض القدرة الاستيعابية للغابات وقدرة طاقة الإشعاع الحراري، مما يزيد من عدد الكوارث الطبيعية - حالات الجفاف والفيضانات - ويلحق أضراراً مادية واجتماعية ملحوظة، بالإضافة إلى إلحاق الأضرار بالحياة البرية.

٢-٣ وقُدّم إلى الجمعية العمومية الإيكاو عدة مرات اقتراح يقضي بخلق قوات طيران دولي لإطفاء حرائق الغابات وكوارث طبيعية أخرى تحت مظلة الأمم المتحدة، لكن لم تنظر الإيكاو فيه بعد بشكل ملائم. ومن شأن إدراج هذا العنصر في سيناريو الهدف الطموح الطويل الأجل أن يحقق أو أن يقترب على الأقل من تحقيق خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر على الصعيد العالمي مع حلول عام ٢٠٥٠، بالإضافة إلى تأمين الدعم الفعلي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة حتى العام ٢٠٣٠ على المستوى العالمي.

٤- الإجراءات المعروضة على الاجتماع الرفيع المستوى

١-٤ يرجى من الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي رفع توصية إلى الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية بما يلي:

(أ) الاتفاق على ضرورة مواصلة الأبحاث لإعداد سيناريوهات أكثر موضوعيةً من أجل تحقيق خفض فعلي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في القطاع وتحديد المصادر المحتملة لتمويل الأنشطة المتوقعة على المستوى العالمي؛

(ب) الموافقة على إدراج مسألة تشكيل قوات الطيران الدولية تحت مظلة الأمم المتحدة ضمن سيناريوهات الهدف العالمي الطموح طويل الأجل لإطفاء حرائق الغابات والتصدي للكوارث الطبيعية الأخرى؛

(ج) الاتفاق على ضرورة إجراء تحول ملموس من خطة كورسيا إلى تنفيذ الأنشطة ضمن سيناريو الهدف الطموح طويل الأجل المنسق من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي بشكل فعال وتشجيع الدول الأعضاء في الإيكاو على إنهاء العمل بالتدابير الإقليمية القائمة على آليات السوق فيما يخص الاتجار بالانبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطيران المدني الدولي^٤.

— انتهى —

^٤ خطة الاتجار بالانبعاثات في الاتحاد الأوروبي وفي المملكة المتحدة وفي دول أخرى.