



المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة

ريو دي جانيرو، من ١٦ إلى ٢٠٠٩/١١/١٨

البند ٣ من جدول الأعمال: تدابير دعم التطوير والاستخدام

التدابير السياسية في أوروبا لدعم تطوير واستخدام أنواع الوقود المستدامة في مجال الطيران

(ورقة مقدمة من السويد، بالنيابة عن الجماعة الأوروبية
ودولها الأعضاء^٢ ومن دول أعضاء أخرى في اللجنة
الأوروبية للطيران المدني^٣)

الموجز

تصف هذه الورقة أكثر التدابير السياسية ذات الصلة في المجتمع الأوروبي لدعم استكشاف وتطوير أنواع جديدة من وقود الطيران. وهي تصف محتوى السياسات العامة بشأن أنواع الوقود البيولوجي وترد في خاتمتها بعض التوصيات المتعلقة بالأنشطة على الصعيد الدولي. يدعى المؤتمر إلى اقرار الاستنتاجات/التوصيات الواردة في الفقرتين ٣ و ٤.

١ - مقدمة

١-١ يقتضي النقل الجوي تدابير فعالة لتخفيض انبعاثاته، وبخلاف ذلك لا تؤدي الزيادة المتوقعة في الحركة الجوية إلى المزيد من الانبعاثات وحسب بل من المرجح أن تسفر أيضا عن زيادة حصة الطيران من مجموع انبعاثات غازات الدفيئة، ولا سيما في الوقت الذي تنجح فيه قطاعات أخرى في تخفيض انبعاثاتها. وترى الجماعة الأوروبية أن أهداف التخفيض الملزمة المتعلقة بالطيران الدولي تشكل جزءا هاما من اجمالي الاستراتيجية الرامية إلى تحقيق أهداف التخفيف من تغير المناخ المتماشية مع الحد من زيادة متوسط درجات الحرارة في العالم إلى ما لا يزيد عن ٢ درجة مئوية فوق المستويات التي سبقت مرحلة الصناعة، وذلك حسبما اتفقت عليه مجموعة الدول الثمانية ومنتدى الاقتصادات الرئيسية.

٢-١ وقد يؤدي استخدام أنواع الوقود البديلة، ولا سيما من مصادر الطاقة المتجددة، إلى الاسهام في تحقيق هذه الأهداف وإلى تخفيض أو اغلاق الثغرات القائمة بين النمو المرتقب للطيران وأثر التدابير التكنولوجية والتشغيلية وتلك القائمة على السوق، عن طريق المضي في التقليل من الاعتماد على الوقود الأحفوري.

^١ مقدمة من السويد باللغة الفرنسية والاسبانية.

^٢ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وقبرص والجمهورية التشيكية والدنمارك واستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وايرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا واسبانيا والسويد والمملكة المتحدة. جميع هذه الدول الـ ٢٧ أعضاء أيضا في اللجنة الأوروبية للطيران المدني.

^٣ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وكرواتيا وجورجيا وإيسلندا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وجمهورية ملدوفا وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

٢- التدابير السياسية ذات الصلة في المجتمع الأوروبي

١-٢ ينبغي تناول الدور الذي يقوم به صناع السياسة فيما يتعلق باستخدام أنواع الوقود البديلة، ولا سيما الوقود البيولوجي، في الطيران على ضوء الثقة المتزايدة في الجدوى التقنية لأنواع الوقود البديلة وتطوير معايير تقنية جديدة لأنواع الوقود البديلة "التكميلية". ومن المستحسن المضي نحو تحسين هذه المعايير على الصعيد الدولي، مع مراعاة المتطلبات التقنية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالسلامة والبيئة، وذلك بغية تيسير الاعتراف بأنواع الوقود الجديدة هذه واستخدامها.

٢-٢ ولقد وضعت الجماعة الأوروبية تدابير رامية إلى دعم تطوير واستخدام أنواع الوقود البيولوجي في النقل عموماً، وهي تحظى بالأهمية كذلك نظراً لأنواع وقود الطيران المستدامة الجديدة. ويمكن تلخيصها على النحو التالي:

أ) تمويل الدعم للأبحاث في مجال صناعة الطيران وتطوير أنواع وقود بديلة في البرنامج الاطاري السابع الحالي للأبحاث والتطوير التكنولوجي (٢٠٠٧-٢٠١٣): وتشمل المشاريع العمل على وجه التحديد في مجال أنواع وقود الطيران، ويُقدم التمويل أيضاً لدعم إعداد مؤسسات تجريبية لإنتاج الجيل الثاني والثالث من أنواع الوقود البيولوجي. وتشمل الخطة الاستراتيجية لتكنولوجيا الطاقة التابعة للاتحاد الأوروبي خارطة طريق من أجل توفير القدرة على إنتاج أنواع الوقود البيولوجي في أوروبا وتقوم المفوضية الأوروبية حالياً بإعداد خطة لتمويل الاستثمارات. ونظراً للنتائج المتقدمة بشأن منظورات أنواع الوقود البيولوجي للطيران من المتوقع أن تحظى مسألة توفير الوقود للطيران بأهمية متزايدة في هذا السياق.

ب) أهداف السياسات ومعايير الاستدامة: أنشأت الجماعة الأوروبية هدف تحقيق بنسبة ١٠٪ لاستخدام أنواع الطاقة المتجددة في النقل في أوروبا بحلول عام ٢٠٢٠، وذلك لدعم هدف التوصل إلى إجمالي حصة السوق من استخدام مصادر الطاقة المتجددة بنسبة ٢٠٪ وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الاتحاد الأوروبي بنسبة ٢٠٪ في عام ٢٠٢٠. وينبغي تحقيق هذا الهدف بواسطة أنواع الوقود البيولوجي المستدامة، وبغية احتساب أنواع الوقود البيولوجي في هذا الهدف، فضلاً عن الاستفادة من مخططات الدعم الوطنية للوقود البيولوجي، يجب عليها الامتثال لمعايير الاستدامة، بما في ذلك الحد الأدنى من وفورات انبعاثات غازات الدفيئة، حسبما ورد في التوجيه الصادر عن الجماعة الأوروبية الذي يحمل رقم 2009/28/EC بشأن تشجيع استخدام مصادر الطاقة من المصادر المتجددة.

٣-٢ ومن المنظور الأوروبي، سيتعين على أنواع الوقود البيولوجي المخصصة للاستخدام في الطيران أن تُبين امتثالها لمعايير الاستدامة هذه من أجل قبولها في مخططات الدعم العامة. ويجري تنفيذ المزيد من الأبحاث للتصدي لتأثيرات "النداعي" غير المباشرة مثل التأثير على استخدام الأراضي. ووضعت ترتيبات لرصد ومواصلة استعراض العلاقة مع أسواق الأغذية والعوامل الاجتماعية ... الخ.

٤-٢ وكذلك ينبغي التدليل على الجدوى الاقتصادية، مع مراعاة جوانب التدرج وتكاليف إنتاج الوقود المستدام، وأوضاع الأسواق من ناحية العرض (بما في ذلك توفر المواد الخام وقدرات الإنتاج والعلاقة مع الأسواق الأخرى التي تتنافس على الأراضي أو غيرها من الموارد والمحاصيل، الخ)، وجانب الطلب (مثل استخدام القدرات للأسواق أو أنواع الوقود الأخرى) وتطورات الأسعار ذات الصلة، بما في ذلك تلك المتعلقة بأنواع الوقود. ويتعين المضي في إجراء أبحاث وتحليل لهذه المسائل حيث أنها تشكل معلومات للقرارات الكبرى فضلاً عن النظر في الدور المحتمل لخيارات السياسات لتحفيز الأسواق.

٥-٢ وشرعت المفوضية الأوروبية في إجراء دراسة بعنوان "السييل المستدام لأنواع الوقود البديلة والطاقة في مجال الطيران" (SWAFEA) بغية إقامة تحليل مقارن لمختلف الخيارات الواعدة المتعلقة بالوقود في الأجل القصير والمتوسط، بما في ذلك جدواها التقنية، وتأثيرها على البيئة وبعدها الاقتصادي. ويشكل التعاون مع المشاريع والمبادرات التوجيهية الأخرى جزءاً من هذا العمل. وستعتمد هذه الدراسة النتائج التي تتوصل إليها المشاريع الدولية عند توفرها وستقوم المفوضية بالابلاغ عن النتائج التي تتوصل إليها هذه الدراسة. وسيتم توفير النتائج النهائية في النصف الأول من عام ٢٠١١، ومن المنتظر عقد مؤتمر دولي لمناقشة النتائج في نهاية عام ٢٠١٠/مستهل عام ٢٠١١.

٦-٢ ويجري أيضاً تنفيذ أعمال ذات صلة ضمن اللجنة الأوروبية للطيران المدني، بعد انعقاد منتدى اللجنة الأوروبية للطيران المدني في ديسمبر ٢٠٠٨. وأنشأ المديرين العامون للجنة الأوروبية للطيران المدني فرقة عمل لتحليل تأثير الضغوط المفروضة على امدادات النفط في المستقبل، بما في ذلك دور مصادر الوقود البديلة، على الطيران المدني. ومن المنتظر رفع تقرير فرقة العمل إلى المديرين العامين للجنة الأوروبية للطيران المدني في ديسمبر ٢٠٠٩، بالنظر إلى المسائل الجاري بحثها بعد ذلك على الصعيد الدولي ولا سيما في الايكاو.

٣- الخلاصة

١-٣ يشكل تطوير أنواع الوقود البديلة وامكانية استخدامها في المستقبل، ولا سيما أنواع الوقود البيولوجي، في الطيران، بالنسبة لأوروبا، خياراً جذاباً لتطوير قطاع طيران، شريطة الوفاء بالمتطلبات التقنية، بما فيها الجوانب المتعلقة بالسلامة، فضلاً عن معايير الاستدامة. وتشجع أوروبا الايكاو على العمل مع المحافل المناسبة بشأن استحداث معايير ثابتة للاستدامة من أجل انتاج الوقود البيولوجي واستحداث مخططات لاقرار تلبية انتاج أنواع الوقود البيولوجي لتلك المعايير. وترد الأعمال التي تقدم بها الجماعة الأوروبية لتحديد معايير الاستدامة في ورقة المعلومات المتعلقة بمعايير الاستدامة من أجل استخدام أنواع الوقود البيولوجي في الاتحاد الأوروبي وتقييم دورة الحياة لبند جدول الأعمال المتعلق بالاستدامة والترابط في مجال البيئة.

٢-٣ وينبغي أن تقوم القرارات السياسية فيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة على تقييم شامل، بما في ذلك الدراسات وتطوير واختبار الجدوى التقنية وأبعاد الاستدامة البيئية والاجتماعية والجوانب الاقتصادية. وتدعو أوروبا الدول المتعاقدة أن تقوم، عند النظر في التدابير السياسية الرامية إلى تشجيع استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، بجمعها مع التدابير التكنولوجية الأخرى (مثل برنامج تحديث إدارة الحركة الجوية التابع لبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد (SESAR))، والتدابير التشغيلية والتدابير القائمة على السوق، مثل مخطط تبادل الانبعاثات. وسيكفل مثل هذا النهج الشامل تخفيضاً أصيلاً في تأثير الطيران على البيئة.

٣-٣ وينبغي أن تهدف تدابير السياسات إلى تجنب الآثار الجانبية غير المرغوبة والسلبية، التي تنال من المكاسب التي تجنيها البيئة من الوقود البيولوجي. وتدعو أوروبا المؤتمر إلى الاحاطة علماً باقتضاء المضي في البحث والتطوير بشأن أنواع وقود الطيران البديلة من أجل إعداد قطاع الطيران فضلاً عن صناع السياسة لاتخاذ القرارات.

٤-٣ وتدعو أوروبا الدول المتعاقدة إلى العمل جنباً إلى جنب، وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وعلى وجه الخصوص للتوصل إلى تعريف مشترك لمتطلبات الاستدامة، مع مراعاة الأعمال والمعايير القائمة في الهيئات الدولية ذات الصلة.

٤ - توصية

١ - ٤ يُدعى المؤتمر إلى التوصية بما يلي:

(أ) أن يستند مجلس الايكاف والدول المتعاقدة عند اتخاذ قراراتها المتعلقة بالسياسات العامة وخرائط الطريق على تحليل شامل لجوانب الاستدامة البيئية والاجتماعية والاقتصادية، مع الأخذ في الحسبان أيضا بالمتطلبات التقنية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالسلامة.

(ب) ينبغي إعداد تعريف مشترك لمتطلبات الاستدامة الخاصة بأنواع الوقود البيولوجي على الصعيد الدولي؛ وأوروبا على استعداد لدعم الايكاف (كجهة مُيسّرة واحدة ضمن جهات أخرى) للعمل من أجل تحقيق هذا الأمر وللإسهام في هذا المسعى.

(ج) ينبغي ألا تؤدي المنظورات الواعدة بشأن الوقود البيولوجي إلى أي نوع من التراخي أو تقليل الجهود المتصلة بالتدابير الأخرى الرامية إلى تخفيض تأثير الطيران على البيئة.

— انتهى —