A40-WP/194[1]
EX/78
2/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ – السياسات العامة والتوحيد القياسي

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

وجهات نظر الصناعة بشأن مجموعة من التدابير والهدف طويل الأجل

(مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA) بتنسيق من فريق العمل المعني بالنقل الجوي (ATAG))

الموجز التنفيذي

هذه الصناعة مصممة على تقليل انبعاثاتها من خلال التكنولوجيا ووقود الطيران المستدام والإجراءات التشغيلية والبنية التحتية الأفضل. تشير ورقة العمل إلى الجهود التي بذلتها الصناعة في تجاوز هدفها على المدى القصير للعمل من أجل المناخ وتلاحظ وجهة نظر الصناعة القائلة بأنه ينبغي للمجلس وضع هدف طويل الأجل للطيران المدني الدولي لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو.

الإجراء: تُدعى الجمعية إلى:

أ) الاعتراف بالجهود التي بذلتها الصناعة في تجاوز هدفها على المدى القصير للعمل من أجل المناخ لتحسين كفاءتها السنوية للوقود بمعدل ١,٥٪ سنوياً؛

ب) الاعتراف بالتزام الصناعة بالسعي لتحقيق نمو خالٍ من الكربون من عام ٢٠٢٠ من خلال مجموعة من تدابير خفض الانبعاثات التي تدعمها خطة كورسيا؛

ج) الطلب من المجلس أن يضع، بدعم وتعاون كاملين من الصناعة، هدفاً مناخياً طويل الأجل للطيران المدني الدولي لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: حماية البيئة
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	

[1] نسخ باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من (IATA).

١ – إلتزام الطيران بمعالجة تأثيره على المناخ

١–١ في عام ٢٠٠٩، حددت صناعة الطيران المدني ثلاثة أهداف عالمية لمعالجة تأثيرها على المناخ: هدف تحسين الكفاءة على المدى القصير بنسبة ١,٥٪ سنوياً؛ هدف على المدى المتوسط للحد من صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال النمو الخالي من الكربون من عام ٢٠٢٠؛ وهدف طويل الأجل لخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥. نلاحظ أنه في الجمعية العمومية السنوية الـ ٧٥ للأياتا التي عقدت في سيوول في الفترة من ١–٣ حزيران/يونيو ٢٠١٩، اعتمدت شركات الطيران الأعضاء في الأياتا بأغلبية ساحقة قراراً بشأن تنفيذ خطة كورسيا، الأمر الذي أكد من جديد تلك الإلتزامات العالمية.[٢]

١–٢ من خلال إدخال تقنيات جديدة للطائرات، وعمليات أكثر كفاءة وتحسينات في البنية التحتية، تجاوزت الصناعة هدفها على المدى القصير للعمل من أجل المناخ، حيث أظهر التحليل الحالي تحسناً بنسبة ٢,٣٪ على أساس متجدد – تحسين كفاءة بنسبة ١٧,٣٪ منذ عام ٢٠٠٩,[٣]

١–٣ تقوم الصناعة حالياً بإجراء تحليل شامل للمسارات المحتملة لتحقيق هدفها على المدى الطويل، وذلك تمشياً مع الإجراءات اللازمة من مختلف أنحاء الاقتصاد الأوسع نطاقاً والمشار إليها في اتفاقية باريس وتحليل فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ (IPCC). سيحدد ذلك كيف يمكن لقطاع الطيران تحقيق تخفيضات كبيرة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال نشر التكنولوجيا الجديدة، والعناصر التشغيلية، وتحسين البنية التحتية ووقود الطيران المستدام حتى عام ٢٠٥٠ وما بعده.

١–٤ في عام ٢٠١٠، اعتمدت الدورة السابعة والثلاثين لجمعية الإيكاو الأهداف التالية للطيران: معدل سنوي عالمي لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة حتى عام ٢٠٢٠؛ معدل طموح عالمي لتحسين كفاءة استهلاك الوقود يبلغ ٢ في المائة سنوياً من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠؛ وهدف جماعي عالمي طموح متوسط الأجل يتمثل في الحفاظ على صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية الناتجة عن الطيران الدولي من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، من خلال النمو الخالي من الكربون.

١–٥ وأظهرت الصناعة ابتكاراً استثنائياً طوال سنوات خدمتها في مجال الاتصال العالمي. لقد غزت السماء من خلال الابتكار التكنولوجي ويمكنها التغلب على تأثيرها على تغير المناخ كذلك.

١–٦ تستعد الصناعة الآن للتحول عن استخدام الطاقة من الوقود الأحفوري والاتجاه نحو وقود الطيران المستدام، المنتج من مجموعة من المصادر، بما في ذلك النفايات والكتلة الحيوية المستدامة والخيارات الصناعية. يمكن أن يغيّر إنتاج وقود الطيران المستدام، بمستوى وسعر يسمح لشركات الطيران باعتماده على نطاق واسع، قواعد اللعبة فيما يتعلق بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران وسيكون عاملاً رئيسياً في تحقيق الصناعة لهدفها لعام ٢٠٥٠.

٢ – التحول في مجال الطاقة

٢–١ بينما يستكشف القطاع فرص الدفع الكهربائي والهجين التي قد تدخل الخدمة على المدى المتوسط إلى المدى الطويل، فإن الانتقال نحو وقود الطيران المستدام يجلب معه تخفيضات كبيرة في ثاني أكسيد الكربون ويشكل لبنة أساسية في مجموعة التدابير الخاصة بنا في الرحلات الجوية المتوسطة والطويلة. هناك عدد من الفرص المربحة للجميع لإنتاج وقود الطيران المستدام، لكن الهدف الأساسي الآن هو زيادة الإنتاج بشكل كبير مما سيساعد في تقليل تكلفة هذه الأنواع من الوقود. وسيكون الدعم الحكومي ضرورياً للمساعدة في هذا التحول المطلوب.

---

[٢] https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/resolution-corsia-agm-2019.pdf

[٣] صحيفة وقائع فريق العمل المعني بالنقل الجوي، ٢٠١٩.

٢-٢ ينبغي أن يفي أي وقود طيران مستدام يستخدمه القطاع بمعايير الاستدامة المتفق عليها عالمياً لتوفير الضمان اللازم بعدم وجود ضرر على التنوع البيولوجي أو استخدام الأراضي أو أنظمة الغذاء أو المياه أو السكان المحليين. تدعم الصناعة اعتماد مجموعة أوسع من معايير الاستدامة لوقود الطيران المستدام المطالب بها بموجب خطة كورسيا والعمل المستمر في الإيكاو لاستكمال المتطلبات الأساسية التي اعتمدها بالفعل مجلس الإيكاو. وسيوفر النهج المنسق عالمياً للاستدامة الوضوح الذي سيساعد على إزالة الحواجز التي تحول دون الاستفادة من وقود الطيران المستدام ودعم الاستثمار في هذا القطاع الحيوي الجديد.

٣- مساهمة الصناعة في مجموعة التدابير

٣-١ يلتزم المصنعون بالمساهمة الكاملة في تحقيق هدف الصناعة على المدى الطويل وقدموا مساهمات رائعة في التحسينات التي تمّ إجراؤها بالفعل منذ أن أعلنت الصناعة عن أهدافها المتعلقة بتغير المناخ، وذلك أساساً من خلال إدخال تكنولوجيات جديدة للطائرات توفر مكاسب في كفاءة استهلاك الوقود تتراوح بين ١٥ إلى ٢٥٪ على التكنولوجيا التي تحل محلها. وبالتالي، تستهلك أحدث طائرة نموذجية ذات ممر واحد اليوم حوالي ٢ لتر من الوقود لكل مقعد لكل ١٠٠ كيلومتر.

٣-٢ يواصل المصنعون إعطاء الأولوية للأداء البيئي وينفقون حالياً ١٥ مليار دولار سنوياً على مستوى العالم على الأبحاث ذات الصلة بالكفاءة والتكنولوجيا وتطوير الطائرات والمحركات والأنظمة، بما في ذلك المسارات نحو الدفع الكهربائي والأنظمة الكهربائية الهجينة والطاقات الجديدة والرقمنة والمواد الأخف وزناً والتي لديها القدرة على الإضافة إلى الإنجازات الملهمة حتى الآن.

٣-٣ سيستغرق التقدم في التكنولوجيا بعض الوقت ليترسخ إلى الأسطول ككل. لذلك، من المهم أن تدرك الإيكاو أهمية العناصر الأخرى في مجموعة التدابير في تقليل انبعاثات الطيران.

٣-٤ وستحتاج دول الإيكاو إلى لعب دور حاسم في هذه الرحلة، وكذلك مواصلة دورها الهام في تطوير المعايير العالمية.

٣-٥ تقوم الخطوط الجوية بتنفيذ تحسينات كبيرة في الأداء في الجوانب التشغيلية. وتشمل التدابير التشغيلية تحديد وفورات الوزن في الأسطول الحالي، مما يسمح للطائرة بحرق وقود أقل. وتستثمر الخطوط الجوية في المقاعد ومعدات المقصورة الخفيفة الوزن وحتى استبدال أدلة الطيارين الثقيلة بأجهزة الكمبيوتر اللوحي. وتشمل الأمثلة الأخرى للتدابير التشغيلية استخدام محرك واحد لدى سير الطائرة على المدرج والدفع العكسي الساكن. كما حث القرار المذكور في الفقرة ١-١ شركات الطيران الأعضاء في الأياتا على تنفيذ جميع تدابير كفاءة استهلاك الوقود المتاحة لمواصلة تاريخ تحسين كفاءة الصناعة، بما في ذلك الاستثمار في استبدال الأسطول، واتخاذ تدابير تشغيلية والعمل مع شركاء الصناعة لاتخاذ خطوات أكبر في تدابير البنية التحتية.

٣-٦ تقوم مؤسسات إدارة الحركة الجوية بنشر تكنولوجيات جديدة تزيد من القدرة مع تقليل التأخير مثل الذكاء الاصطناعي والأتمتة والرقمنة والمراقبة الفضائية؛ بالإضافة إلى الإجراءات التشغيلية مثل الملاحة القائمة على الأداء، والمجال الجوي الحر، وصنع القرارات على نحو تعاوني، وإدارة تدفق الحركة الجوية التي تقصر الطرق، وتقلل من الحاجة إلى انتظار الطائرات في الجو وتمكّن ممارسات ادخار الوقود مثل الهبوط المستمر والصعود المستمر. كما أنهم يتعاونون مع الشركاء لتحسين كفاءة الحركة على الأرض وإجراءات سير الطائرة على المدرج. وتمكّن كافة هذه التقنيات والإجراءات الطائرات من الطيران بطريقة أكثر أماناً، وأخذ طرق أقصر، وأمثل، وفعالة من حيث التكلفة، مما يقلل الانبعاثات من الطائرات.

٣-٧ يمكن أن يكون للمطارات تأثير محدود على الانبعاثات الناتجة عن الوقود النفاث، ولكنها تتخذ إجراءات مهمة لتقليل الانبعاثات من عملياتها.

٣-٨ يتضمن ذلك إجراءات عملية مثل برنامج نظام اعتماد الكربون للمطار الذي يحتفل بعيده العاشر. وقد أصبح معياراً صناعياً عالمياً للمطارات في جميع أنحاء العالم: ٢٧٥ مطاراً معتمداً (اعتباراً من تموز/يوليو ٢٠١٩)؛ تقع في ٧١ دولة في جميع القارات؛ والتي تستقبل ٤٤٪ من حركة المسافرين على مستوى العالم. كما يدعم المجلس الدولي للمطارات أعضائه من المطارات والدول من خلال توفير، مجاناً، أدوات مثل أداة الإبلاغ عن الكربون والانبعاثات في المطارات ومحاكي نظام الطاقة الأرضية للطائرات، فضلاً عن كتيبات عملية حول الحد من التأثير البيئي للأنشطة في المطارات وحولها.

٣-٩ ويدعم المجلس الدولي للمطارات تطوير وتشجيع استخدام وقود الطيران المستدام والعديد من المطارات، مثل أوسلو وستوكهولم وسياتل وسان فرانسيسكو، قد بدأت بالفعل مبادرات لتزويد وقود الطيران المستدام. طورت هذه المطارات حالات تجارية تدعم أصحاب المصلحة والحكومات المحلية. ينبغي أن تساعد الدراسات الإضافية الصناعة على فهم أفضل للطريقة التي يمكن بها توسيع هذه المبادرات لتشمل المطارات الأخرى وكيف يمكن أن تعمل المطارات كميسرين للاستخدام الأوسع لوقود الطيران المستدام على نطاق تجاري.

٣-١٠ في آخر جمعية لكل منهما، تبنى المجلس الدولي للمطارات العالمي والمجلس الدولي للمطارات الأوروبي قرارات تشجع الإيكاو على أن تصبح أكثر طموحاً وإظهار الريادة في وضع أهداف قطاعية طويلة الأجل لمزيد من التخفيضات في الانبعاثات. إنهم يفعلون ذلك في ضوء الالتزامات المترتبة على العديد من المطارات الأعضاء تجاه دولهم بموجب اتفاقية باريس، فيما يتعلق بالالتزامات الوطنية بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة، وإدراكاً للدعوة الإضافية إلى اتخاذ إجراءات من التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، الاحترار العالمي بدرجة ونصف مئوية.

٤- الهدف طويل الأجل

٤-١ كما هو مذكور في الفقرة ١-١، تلتزم الصناعة بالفعل بخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الطيران إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥ وتؤيد بشكل كامل العمل الإضافي في الإيكاو من أجل اعتماد هدف طويل الأجل للطيران الدولي في الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو.

٥- الخلاصة

٥-١ تُدعى الجمعية إلى الإحاطة علماً بالتزام الصناعة، والتقدم الذي أحرزناه نحو تحقيق أهدافنا، والطلب من المجلس أن يضع، بدعم كامل من الصناعة وتعاونها، هدفاً طويل المدى للعمل من أجل المناخ للطيران المدني الدولي لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو.

– انتهى –