



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

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

### وجهات نظر الصناعة بشأن خطة كورسيا

(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

تدعم الصناعة بقوة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي التابعة للإيكاو (خطة كورسيا). يوفر التعويض عن الكربون خياراً فعالاً بيئياً لاستكمال جهود القطاع لخفض الانبعاثات من خلال التكنولوجيا ووقود الطيران المستدام والتدابير التشغيلية والبنية التحتية الأفضل. تشير ورقة العمل إلى أن تنفيذ خطة كورسيا يتجنب الحاجة إلى تطبيق تدابير تسعير كربون مكررة على انبعاثات الطيران الدولي على أساس إقليمي أو وطني أو دون وطني وتؤكد على حقيقة أن خطة كورسيا تم اعتمادها مع الاعتراف الواسع بأنها يجب أن تكون التدبير الوحيد القائم على السوق الذي يُطبَّق على الرحلات الدولية على أساس أنه لا ينبغي حساب الانبعاثات لأكثر من مرة. ومع ذلك، هناك مخاوف من أن تنفيذ وفعالية خطة كورسيا يمكن أن تفوضها سياسات فرادى الدول ومجموعات الدول التي تطبق أو تفكر في تطبيق أداة تسعير الكربون أو ضريبة التذاكر لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي، بالإضافة إلى خطة كورسيا.

الإجراء: تدعى الجمعية إلى:

- (أ) التأكيد من جديد على أهمية خطة كورسيا كعنصر في سلة التدابير.
- (ب) الطلب من المجلس تشجيع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على المشاركة في خطة كورسيا على أساس تطوعي منذ بدايتها؛
- (ج) إعادة تأكيد المبدأ القائل بأن خطة كورسيا هي التدبير المستند إلى السوق المطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي؛
- (د) إعادة تأكيد المبدأ القائل بأنه لا ينبغي أن تكون التدابير القائمة على السوق ازدواجية وأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي ينبغي أن تُحسب مرة واحدة فقط؛

<sup>1</sup> نسخ باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من (IATA).

هـ) الطلب من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة (CAEP)، إكمال العمل لاستكمال المتطلبات الأساسية لوقود الطيران المستدام لخطة كورسيا بمجموعة أوسع من معايير الاستدامة.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: حماية البيئة
الأثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	

## ١ - المقدمة

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 منتصف المدة للحد من صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال نمو محايد للكربون؛ 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 ٣-١ حزيران/يونيو ٢٠١٩، اعتمدت شركات الطيران الأعضاء في الأياتا بأغلبية ساحقة قراراً بشأن تنفيذ خطة كورسيا الأمر الذي أكد من جديد تلك الإلتزامات العالمية.<sup>٢</sup>

٢-١ في عام ٢٠١٠، اعتمدت الدورة السابعة والثلاثين لجمعية الإيكاو الأهداف التالية للطيران: معدل سنوي على نطاق العالم لتحسين معدل استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة حتى عام ٢٠٢٠؛ معدل سنوي طموح عالمي لتحسين كفاءة استهلاك الوقود يبلغ ٢ في المائة 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 المحايد للكربون.

٣-١ يواجه الطيران التحدي المتمثل في تحقيق أهدافه المناخية من خلال استراتيجية: تطوير تكنولوجيا جديدة، وانتقال الطاقة نحو وقود الطيران المستدام، وعمليات أكثر كفاءة، واستخدام أفضل للبنية التحتية، وإجراء عالمي قائم على السوق لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران.

## ٢ - خطة كورسيا

١-٢ تظل الصناعة واثقة من أن التكنولوجيا ووقود الطيران المستدام والتدابير التشغيلية والبنية التحتية الأفضل ستضمن النمو المستدام لصناعة الطيران، مما يسمح للطيران بتلبية الطلب المتزايد على النقل الجوي من المسافرين والشاحنين مع تقليل تأثيره على تغير المناخ. في الواقع، نحث الحكومات على المساعدة في تمكين هذه التدابير من خلال سياسات داعمة. ومع ذلك، تقرر الصناعة أيضاً بضرورة اتخاذ إجراء عالمي قائم على السوق لسد أي فجوة متبقية في الانبعاثات حتى تدخل تلك التدابير الأخرى حيز النفاذ.

٢-٢ ولذلك، رحبت الصناعة بشدة باعتماد الدورة التاسعة والثلاثين لجمعية الإيكاو خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي التابعة للإيكاو (خطة كورسيا). تستمر الصناعة في الوقوف بشكل كامل وراء خطة كورسيا والمعايير الدولية ومعايير وحدة الانبعاثات التي اعتمدها الإيكاو لضمان أنها قوية ليس فقط من خلال رصد الانبعاثات والإبلاغ عنها والتحقق منها ولكن أيضاً في وحدات الانبعاثات التي ستكون مؤهلة للائتمان.

٢-٣ يلتزم قطاع الطيران بالتقدم في التكنولوجيا والعمليات والبنية التحتية لمواصلة خفض انبعاثات الكربون في القطاع. ولا يقصد التعويض استبدال هذه الجهود. كما أن خطة كورسيا لن تجعل كفاءة استهلاك الوقود أقل من أولوية يومية. بدلاً من ذلك، يمكن لخطة كورسيا مساعدة القطاع على تحقيق أهدافه المناخية على المدى القصير والمتوسط من خلال استكمال مبادرات خفض الانبعاثات داخل القطاع.

٢-٤ تعتقد الصناعة أنه ينبغي على الإيكاو الاستمرار في لعب الدور الريادي في الجهود المبذولة لمعالجة تأثير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الطيران الدولي، من خلال المجموعة الكاملة من التدابير. على وجه الخصوص، تدعم الصناعة المزيد من العمل في الإيكاو من أجل تطوير مجموعة أوسع من معايير الاستدامة لأنواع وقود الطيران المستدام المطالب بها بموجب خطة كورسيا والعمل المستمر في الإيكاو لاستكمال هذه المتطلبات الأساسية. ومن شأن اتباع نهج منسق عالمياً لمعايير الاستدامة في مجال الطيران الدولي أن يوفر الوضوح الذي سيساعد على إزالة الحواجز التي تحول دون الاستفادة من وقود الطيران المستدام ودعم الاستثمار في هذا القطاع الحيوي.

### ٣- تعويض الكربون

٣-١ يوفر تعويض الكربون خياراً فعالاً بيئياً للقطاعات التي تكون فيها احتمالية إجراء مزيد من التخفيضات في الانبعاثات محدودة أو تكون تكاليف التخفيف مرتفعة للغاية. يعتبر التعويض وأسواق الكربون عنصراً أساسياً في سياسات خفض الانبعاثات العالمية والإقليمية والوطنية. لقد عملوا عدة عقود لأغراض الامتثال وخفض الانبعاثات الطوعي ولا يزالوا آلية فعالة لدعم الإجراءات المناهضة لتغير المناخ.

٣-٢ هناك العديد من الطرق لتحقيق تخفيضات ثاني أكسيد الكربون التي يمكن استخدامها كتعويض، وكثير منها يحقق فوائد اجتماعية أو بيئية أو اقتصادية أخرى ذات صلة بالتنمية المستدامة. يمكن الحصول على التعويض من أنواع مختلفة من أنشطة المشروع، بما في ذلك، على سبيل المثال، طاقة الرياح، موائد الطهي النظيفة، النقاط الميثان، الحراثة وغيرها من مشاريع خفض الانبعاثات أو تجنبها. سيؤدي تنفيذ خطة كورسيا إلى تحفيز الطلب على التعويض، الأمر الذي سيؤدي بدوره إلى استثمارات جديدة في مشاريع المناخ، بما يعود بالنفع على جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك المجتمعات المحلية.

٣-٣ قدّرت الإيكاو أنه سيتعين على الطيران تعويض حوالي ٢,٥ مليار طن من ثاني أكسيد الكربون بين عامي ٢٠٢١ و٢٠٣٥. يمثل ذلك استثماراً بحوالي ٤٠ مليار دولار أمريكي في مشاريع المناخ (استناداً إلى التوقعات التي تقترض أن سعر الكربون سيرتفع من ٨ دولارات أمريكية في ٢٠٢١ إلى ٢٠ دولاراً أمريكياً في ٢٠٣٥).<sup>٤</sup>

### ٤- المشاركة الطوعية في خطة كورسيا

٤-١ تدرك الصناعة لماذا أدت الاعتبارات السياسية إلى قرار تطبيق متطلبات التعويض الخاصة بخطة كورسيا على الرحلات الجوية بين الدول المتطورة في المرحلة التجريبية والمراحل الأولى من التنفيذ. ومع ذلك، نعتقد أنه من المهم تحقيق أعلى مستوى ممكن من التغطية. لا يؤدي مستوى التغطية المرتفع إلى زيادة الفعالية البيئية للمخطط فحسب، بل يقلل أيضاً من مخاطر تشوهات السوق من خلال تهيئة ظروف موحدة للتغطية بموجب خطة كورسيا. بالإضافة إلى ذلك، يدل التطوع للانضمام إلى خطة كورسيا على التزام الدولة بمعالجة تغير المناخ.

<sup>٣</sup> نتائج التحليلات الفنية التي أجرتها لجنة حماية البيئة، اجتماع الفريق الاستشاري للبيئة التابع للإيكاو (EAG/15)، ٢٠-٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦.

البند ١ من جدول الأعمال، متاح على الرابط:

[https://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15\\_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf](https://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf)

<sup>٤</sup> تقديرات الأيكاو.

## ٥- تجنب الخليط

١-٥ في السنوات الأخيرة، حدثت زيادة ملحوظة في عدد أدوات تسعير الكربون، مثل ضرائب الكربون أو مخططات الاتجار بالانبعاثات المطبقة في جميع أنحاء العالم. إن الانتشار المماثل لأدوات تسعير الكربون على الطيران سيؤدي إلى خليط غير مستدام ومكلف من التدابير لمشغلي الطائرات والحكومات. يتجنب تنفيذ خطة كورسيا الحاجة إلى تطبيق تدابير تسعير كربون مكررة أو متداخلة لتطبيقها على انبعاثات الطيران الدولي على أساس إقليمي أو وطني أو دون وطني.

٢-٥ على الرغم من أن التكاليف المرتبطة بخطة كورسيا ليست ضئيلة، فمن المتوقع أن تكون قابلة للإدارة لمشغلي الطائرات، خاصة عند مقارنتها بالتكاليف التي قد تنجم عن مخططات وطنية أو إقليمية مكررة، مما قد يولد متطلبات امتثال متباينة للمشغلين الفرديين وبالتالي يزيد أيضاً من خطر تشوهات السوق.

٣-٥ تمّ اعتماد خطة كورسيا مع الاعتراف بأنه ينبغي أن تكون التدبير الوحيد القائم على السوق المطبق على الرحلات الجوية الدولية وعلى أساس أنه لا ينبغي حساب الانبعاثات أكثر من مرة. تنعكس هذه الملاحظة في قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣، الذي يحدد أن خطة كورسيا هي التدبير القائم على السوق المطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي. لسوء الحظ، قد يتعرض تنفيذ وفعالية خطة كورسيا للخطر بسبب سياسات فرادى الدول ومجموعات الدول. ومما يثير القلق بشكل خاص حقيقة أن بعض الدول تطبق أو تفكر في تطبيق أداة لتسعير الكربون أو ضريبة على التذاكر لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي التي ستغطيها خطة كورسيا. ولا تتعارض هذه السياسات مع الإلتزامات الدولية لهذه الدول فحسب، بل إنها تقوض أيضاً الجهود المتعددة الأطراف للتعامل مع تغير المناخ وتقلل توافر الموارد اللازمة لدفع البحوث في مجال التكنولوجيات الجديدة وتنفيذها.

- انتهى -