



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم 22 من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

آراء الولايات المتحدة بشأن سلة الايكاو للإجراءات الخاصة

لمعالجة تغير المناخ الناتج عن الطيران المدني الدولي

(مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

تؤيد الولايات المتحدة النهج الشامل للايكاو لتحقيق النمو المحايد للكربون بدءاً من عام 2020، وذلك من خلال "سلة من الإجراءات" التي تشمل تعزيزات تقنية وتشغيلية وتعزيزات في البنية التحتية، والوقود البديل المستدام، ووضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون للطائرات، وإعداد تدابير عالمية قائمة على آليات السوق لملء الفجوات. وتحدد هذه الورقة آراء الولايات المتحدة حول سلة إجراءات الايكاو الشاملة وتقدم معلومات عن مختلف المصادر التي لجأت إليها الولايات المتحدة بالعلاقة إلى عناصر سلة الإجراءات.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) الأخذ علماً بآراء الولايات المتحدة بشأن سلة الإجراءات؛
- ب) الأخذ علماً بالاستثمارات المالية الهامة واستثمارات المصادر الأخرى للولايات المتحدة في كل عنصر من عناصر سلة الإجراءات؛
- ج) الأخذ علماً بفرص الشراكات الدولية مع الدول والصناعة لتعزيز تنفيذ واستخدام مختلف العناصر في سلة الإجراءات؛
- د) الأخذ علماً بأن الظروف الوطنية المختلفة، أو "الاختلاف" يعالج بطرق مختلفة عبر سلة الإجراءات، مع قيام بعض الدول الأعضاء بأغلبية الجهود في مجالات رئيسية من تطوير التكنولوجيا والتحسينات التشغيلية وتحسينات البنية التحتية وأنواع الوقود البديل.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ) - "حماية البيئة"	الأهداف الإستراتيجية:
	الآثار المالية:
	المراجع:

-1 المقدمة

1-1 تلاحظ الولايات المتحدة أن أيا من الأجزاء الفردية في سلة الإجراءات ستعالج وحدها بشكل شامل مساهمة الطيران في تغير المناخ. وبدلا من ذلك، فإن مجموع الأجزاء - أو السلة بأكملها - يجب أن تكون محل اهتمام من الايكاو. وبالمثل، عندما ينظر في الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في الايكاو لخفض انبعاثات غاز الدفيئة من الطيران الدولي، يجب أن ننظر فيما تفعله بصدد سلة الإجراءات برمتها.

2-1 وقد حققت الايكاو ودولها الأعضاء تقدما كبيرا في جميع عناصر "سلة الإجراءات" لمعالجة تأثيرات الطيران على المناخ، ومع ذلك فإن عملا إضافيا سيكون ضروريا للطيران كي ينمو باستدامة ويحقق أهداف الايكاو. وينبغي للايكاو أن تواصل اتباع نهجها الشامل لتقليل انبعاثات غاز الدفيئة من الطيران، وذلك عن طريق "سلة الإجراءات". وتلتزم الولايات المتحدة بالعمل مع الايكاو ودولها الأعضاء ومراقبيها لمزيد من تطوير هذه الإجراءات وتنفيذها.

3-1 وتقدم هذه الورقة في الأقسام التالية: (1) آراء الولايات المتحدة عن سلة الايكاو الشاملة من الإجراءات، (2) جهود الولايات المتحدة بخصوص العناصر الفردية في سلة الإجراءات. وقدمت الولايات المتحدة آراء حول التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في ورقة العمل WP/XX.

-2 آراء الولايات المتحدة الرئيسية على سلة الإجراءات

1-2 تلاحظ الولايات المتحدة أن أيا من الأجزاء الفردية في سلة الإجراءات ستعالج وحدها بشكل شامل مساهمة الطيران في تغير المناخ. وبدلا من ذلك، فإن مجموع الأجزاء - أو السلة بأكملها - يجب أن تكون محل اهتمام من الايكاو.

2-2 وعند بحث سلة الإجراءات بأكملها، نرى أن هناك بعض العناصر التي من المتوقع أن تتخذ بصددها أعمال من جانب معظم الدول الأعضاء والمستثمرين. وهناك عناصر كثيرة أخرى تقوم فيها بعض الدول ببذل غالبية الجهود لتعود بالنفع على الدول الأخرى التي تمنعها ظروفها الوطنية من اتخاذ إجراءات مهمة. ومثال ذلك أن أعمال الولايات المتحدة بشأن سلة الإجراءات تشمل تطوير التكنولوجيات وتحسينات البنية التحتية والتحصينات التشغيلية، والاستثمارات المهمة في أنواع الوقود البديل. وجهودنا في هذه المجالات لا تعود بالنفع فقط على ما لدينا من مستثمرين، إذ أنها تستطيع وسوف تواصل تقديم الفائدة للدول الأخرى، وجهود الصناعة فيها لتعزيز الكفاءة وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وهكذا، بينما لا يمكن أو يكون من الملائم التقريب بين الدول بشأن كل جانب من كل عنصر في سلة الإجراءات، فمن الممكن احترام المبدأ الرئيسي الخاص بعدم التمييز مع إقامة الاعتبار للظروف الوطنية المحددة للدول طالما نظرنا في المجال الكامل لإجراء المناخ في هذا القطاع.

-3 العناصر الفردية لسلة الإجراءات

1-3 وكما أشرنا أعلاه، تعمل الولايات المتحدة بشأن جميع البنود في سلة الإجراءات وذلك لمعالجة تأثيرات المناخ من الطيران بشكل شامل. وترد أدناه مناقشة للأنشطة التي قامت بها الولايات المتحدة - أو أيدتها - لمعالجة مسألة تغير المناخ.

2-3 **التكنولوجيا:** إعداد أطر جوية ومحركات حديثة وأكثر اقتصادا للوقود قد نتجت عنه تخفيضات مهمة في انبعاثات الطيران مع مرور الوقت وسوف تنتج تخفيضات أخرى في المستقبل. وتقود الولايات المتحدة عددا من الجهود وتتعاون مع صناعة الطيران ليس فقط لتطوير، بل أيضا لتحسين التكنولوجيا التي ينتج عنها كفاءة أفضل في الوقود وانبعاثات منخفضة. وتتسق الولايات المتحدة جهودها لتحسين تكنولوجيا الطائرات والمحركات من خلال الخطة الوطنية لبحوث الطيران وتميمته.¹

¹ الخطة الوطنية لبحوث الطيران وتميمته متاحة في <http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/microsites/ostp/aero-rdplan-2010.pdf>

والبرنامج المستمر لتخفيض الطاقة والانبعاثات والضوضاء (CLEEN)، الذي بدأت إدارة الطيران الاتحادية (FAA) في عام 2010 هو شراكة تعاونية من خمسة من شركات التصنيع في قطاع الطيران (بوينغ، وجنرال إلكتريك، وهني ويل، وبرات ووتني، ورولز رويس) لتطوير التقنيات التي ستخفض الانبعاثات وحرق الوقود، ضمن أمور أخرى، وتسرع إدماج هذه التقنيات في الطائرات الحالية والمستقبلية. وخلال السنوات الخمس الماضية، كان إجمالي الاستثمار الفيدرالي في برنامج CLEEN يبلغ 125 مليون دولار. ومع مشاركة شركات تصنيع الطائرات التي تزيد على مطلب المشاركة في التكاليف بمقدار واحد إلى الآخر، فإن إجمالي الاستثمار في البرنامج زاد عن 250 مليون دولار. ومن المتوقع أن التقنيات التي نضج في برنامج CLEEN ستبدأ في الدخول إلى أسطول الطائرات التجارية في العام الحالي. وقد انتقلت إدارة الطيران الاتحادية إلى المرحلة الثانية من برنامج CLEEN، وهو CLEEN II، الذي يتوقع أن يستمر من عام 2015 حتى عام 2020، لتطوير تقنيات طائرات جديدة لمزيد من تخفيض حرق الوقود، والانبعاثات والضوضاء. وتشمل الشركات العاملة: أورورا لعلوم الطيران، وبوينغ، وجنرال إلكتريك للطيران، ودلتا تك أوبس/أم دي اس كوتينغ تكنولوجيز، وفينكس الأمريكية، وهني ويل إيروسبيس، وبرات ووتني، ورولز رويس، ورور وإيروسبيس سيسستمز إينك/يو تي سي. وتتوقع إدارة الطيران الاتحادية استثمار 100 مليون دولار خلال البرنامج الذي يمتد خمس سنوات، مع تقديم الصناعة لحصة من التكاليف، وسيقوم الشركاء من الصناعة بتقديم نفس مساهمة إدارة الطيران الاتحادية أو ما يزيد عليها. وتتوقع إدارة الطيران الاتحادية أن تقنيات طائرات CLEEN II ستكون في طريقها إلى التحول إلى طائرات تجارية بحلول عام 2026.

3-3 الواقع أن إجراءات التكنولوجيا ستكون غير كاملة دون الاعتراف بمعيار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، وهو المعيار الذي ظهر أخيراً. وكانت الولايات المتحدة مشتركة بدرجة كبيرة في عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) الذي أدى إلى اتخاذ قرار بشأن معيار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات في الاجتماع العاشر للجنة. ونحن نشيد بمجلس الايكاو على اعتماده لهذه القاعدة القياسية الجديدة والمهمة القائمة على التكنولوجيا.

4-3 **البنية التحتية والعمليات:** تحت رعاية نظام النقل الجوي من الجيل القادم (نيكستجين)، تقوم الولايات المتحدة بتحديث البنية التحتية لنظام الفضاء الجوي الخاص بها وإجراءاته، وذلك لتوفير المزيد من عمليات الطائرات الفعالة وتخفيض انبعاثات غاز الدفيئة، ويتضمن برنامج نيكستجين الخاص بنا الكثير من الأطر والنماذج المندرجة في إطار الايكاو لتحديث نظام الطيران. ومثال ذلك أن الاستثمارات الأخيرة من إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي قد مكنت المزيد من العمليات الفعالة عبر خليج المكسيك. وبرنامجنا لتحديث الاستخدام الآلي عبر الطريق الجوي سيزيد من تدفق النقل الجوي وتحسين الملاحة التلقائية وخدمات التعارض والكشف. ويجري حالياً وضع تعزيزات مماثلة في المجال الجوي للمحطة النهائية من خلال تحديث برنامج نظام الاستخدام الآلي للمحطة النهائية والاستبدال الخاص بنا. وهذه التقنيات، عند تنفيذها مع التحديثات الجارية الأخرى ستسمح لنظام الطيران الوطني (NAS) بأن يعمل بكفاءة أكبر، وزيادة المصداقية، وتخفيض الأثر البيئي. والواقع أن تنفيذ هذه التقنيات قد ترتب عليه بالفعل تخفيضات بلغت ملايين الجالونات من استخدام الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وتتوقع إدارة الطيران الاتحادية وصناعة الطيران إنفاق حوالي 36 مليار دولار على الجيل القادم بين عام 2010 و2030. وحالما تكون البرامج كلها معدة، نتوقع أن الجيل القادم سيوفر حوالي 166 مليار دولار من المنافع المباشرة لشركات الطيران والصناعة والركاب (قيمة الوقت للركاب وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون) حتى عام 2030. وتلتزم إدارة الطيران الاتحادية بالعمل مع الدول الأخرى لتحديث وزيادة كفاءة تشغيل الطائرات على المستوى الدولي. ومثال ذلك أننا نعمل مع الدول في منطقة الكاريبي بشأن الخطط لتنفيذ إدارة تدفقات الحركة الجوية وبرامج صنع القرارات التعاونية، التي سينتج عنها كفاءة مالية في كيفية معالجة النقل الجوي في منطقة الكاريبي.

5-3 **أنواع الوقود البديلة المستدامة:** تؤيد الولايات المتحدة بنشاط وتسهل تطوير وتنمية أنواع الوقود البديل المستدام، الذي ينطوي على انخفاض انبعاثات غازات الدفيئة في مدة معينة، وذلك مقارنة بالوقود البترولي التقليدي. ويركز

عملنا في هذا المجال على التنسيق بين الوكالات والتعاون بين الصناعات، وبضم مثالان أوليان هما اتفاقية التعاون لبرنامج "من الحقل إلى الطائرة" (Farm to Fly) والمبادرة الخاصة باستخدام أنواع الوقود البديلة في الطيران التجاري (CAAFI). ويركز المثال الأول على إنشاء سلسلة العرض وبنية الإنتاج التحتية، والأخير بشأن البحوث والتطوير وتقييم البيئة، واختبار الوقود، والإظهار والتحول التجاري. ويعد تطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة نهجا عالميا يتطلب التعاون الدولي. وقد وقعت الولايات المتحدة اتفاقات تعاون رسمية بشأن أنواع الوقود البديلة مع خمسة بلدان (أستراليا، والبرازيل، وألمانيا، وإسبانيا، وإندونيسيا) وتقود بمشاركة المعلومات المنتظمة بشكل غير رسمي مع بلدان أخرى، وأسهمت في حلقات عمل فريق العمل لأنواع الوقود البديلة التابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران التي استضافتها الايكاو. وحتى الآن، فإن منظمة تحديد المعايير العالمية، وهي الجمعية الأمريكية الدولية للاختبار والمواد (ASTM International)، قد وافقت على خمسة أنواع ووقود نفائثة بديلة لاستخدامها في الطيران. وتستمر البحوث لمتابعة موافقات إضافية فضلا عن دراسة جدوى لسلاسل التوريد الإقليمية ووضع المسار للتغلب على الحواجز التي تعترض الإنتاج، وأنفقت إدارة الطيران الاتحادية وحدها حوالي 20 مليون دولار منذ عام 2012 من أجل تنمية واستخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة، وأنفقت وكالات أخرى، منها وزارة الزراعة والطاقة والدفاع الأمريكية، العديد من الملايين الأخرى. وهذا التعاون والتنسيق بين الوكالات وتعاون الصناعة يمهد الطريق أمام الإنتاج واسع النطاق والاستخدام التجاري العريض للوقود النفاث البديل، سواء محليا أو دوليا، مما يقدم فرصة أكبر للولايات المتحدة والايكاو لتحقيق الأهداف ذات العلاقة بالمناخ.

3-6 **التدابير العالمية القائمة على آليات السوق:** تشترك الولايات المتحدة بنشاط وتشارك وتدعم وتقديم الموارد الفنية الكبيرة والموظفين للإعداد والتنفيذ الناجحين للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق للطيران الدولي. ولمزيد من المناقشة، يرجى الإطلاع على WP/##.

4- الإجراء

1-4 تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

- أ) الأخذ علما بآراء الولايات المتحدة بشأن سلة الإجراءات؛
- ب) الأخذ علما بالاستثمارات المالية الهامة واستثمارات المصادر الأخرى للولايات المتحدة في كل عنصر من عناصر سلة الإجراءات؛
- ج) الأخذ علما بفرص الشراكات الدولية مع الدول والصناعة لتعزيز تنفيذ واستخدام مختلف العناصر في سلة الإجراءات؛
- د) الأخذ علما بأن الظروف الوطنية المختلفة، أو "الاختلاف" يعالج بطرق مختلفة عبر سلة الإجراءات، مع قيام بعض الدول الأعضاء بأغلبية الجهود في مجالات رئيسية من تطوير التكنولوجيا والتحسينات التشغيلية وتحسينات البنية التحتية وأنواع الوقود البديل.