



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦: حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ

النهوض بتطوير ونشر أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية

(ورقة مقدّمة من سلطنة عُمان)

الموجز التنفيذي

تُشدّد هذه الورقة على الحاجة إلى تحقيق الاتساق فيما بين السياسات والتمويل وبناء القدرات والتوفيق بين مختلف القواعد من أجل التوسّع في تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية ونشرها دعماً لتحقيق أهداف إزالة الكربون من قطاع الطيران على الصعيد العالمي.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بمحتوى ورقة العمل هذه؛

(ب) حتّ الإيكاو والدول الأعضاء فيها على تسهيل عملية توحيد إطار حساب أنواع وقود الطيران المستدام (SAF) ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية (LCAF) وقواعد ترخيصها من أجل تبسيط عمليّات الإنتاج والمصادقة والاعتماد؛

(ج) حتّ الإيكاو على الإسراع بتشغيل تفعيل منصة مركز الاستثمار المالي من أجل زيادة الشفافية بشأن فرص الاستثمار في قطاع أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية وتحديد مصادر التمويل الممكنة للمشاريع في هذا الشأن؛

(د) التشديد على دور أنواع وقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية كحل على الأمد القصير لخفض الانبعاثات، لا سيما في الدول التي تمتلك حالياً قدرات لتكرير النفط؛

(هـ) تشجيع الإيكاو على دعم مبادرات بناء القدرات في جميع الأقاليم لتسهيل تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية ونشرها من خلال تنظيم ورش عمل فنية بالحضور الشخصي، مُصمّمة خصيصاً لتلبية الحاجات المُحدّدة للبلدان.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "الطيران المُستدام بيئياً".
الآثار المالية:	
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ أقرت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين المنعقدة في أكتوبر ٢٠٢٢ وتحديداً في قرارها ٢١-٤١ بأن أنواع وقود الطيران المستدام سهل الإحلال يُتَوَقَّع أن يكون لها الأثر الأكبر على خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران بحلول عام ٢٠٥٠ وأن تواصل إحداث أثر ملحوظ بعد عام ٢٠٥٠.

٢-١ وطلب القرار ٢١-٤١ إلى الدول وضع نهج منسق للإدارات الوطنية كي تتخذ إجراءات على صعيد السياسات العامة والاستثمار لتسريع عمليات البحث والتطوير والنشر والاستخدام المناسب لمصادر الطاقة النظيفة والمتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية وفقاً لظروفها الوطنية.

٣-١ وقد اعتمد مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران، والذي يضع رؤية عالمية جماعية وطموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران.

٤-١ وعلى ضوء ذلك، بذلت سلطنة عمان جهوداً عديدة متكاملة لزيادة الوعي بأهمية أنواع وقود الطيران البديل والدعوة إلى تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية ونشرها، من خلال عدّة مبادرات، على غرار تنظيم منتدى دعم الابتكار لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، وتشكيل فرقة العمل الوطنية لوقود الطيران المستدام والمنخفض الانبعاثات الكربونية، وتحليل التحديات والفرص للنهوض بقطاع وقود الطيران البديل على المستوى الوطني.

٢- التوسّع في إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية

١-٢ تُشدّد سلطنة عُمان على أن أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية تدعم بشكل أساسي الجهود العالمية الرامية إلى إزالة الكربون من قطاع الطيران. وبالرغم من ذلك، لا بدّ من تعزيز الجهود المُنسَّقة على الصعيدين الدولي والوطني بشكل واضح ومستدام من أجل الاستفادة من أنواع الوقود هذه استفادة كاملة.

٢-٢ ويُعدّ التنسيق الفعّال للسياسات، وتعزيز فرص الحصول على التمويل، وتسريع وتيرة نشر التكنولوجيات اللازمة خطواتٍ حيويّة لضمان إتاحة وقود الطيران النظيف بشكلٍ عادلٍ وفعّال.

٣-٢ وتلعب السياسات الحكومية دوراً أساسياً في تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشرها. وينبغي التوفيق بين هذه السياسات فيما بين البلدان لضمان الاتساق التنظيمي وتعزيز المنافسة العادلة ومنع تفتيت السوق وهو ما قد يبطئ بعملية اعتماد أنواع وقود الطيران المستدام وتعزيزها على الصعيد العالمي.

٤-٢ ويساهم تعزيز قطاع الأبحاث والتطوير والعرض والابتكار (R&DDI) في تسهيل إيجاد الحلول المُجدية تقنياً واقتصادياً وتعزيز كفاءة إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية، وخفض التكاليف، وضمان استدامة سلسلة الإمداد.

٥-٢ ونظراً لارتفاع التكاليف المرتبطة بإنتاج أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية، فإن تحسين فرص الحصول على التمويل يدعم جهود التوسع في إنتاج هذه الأنواع من الوقود. ويمكن أن يؤدي تشغيل المنصات الدولية، على غرار مركز الإيكاو للاستثمار المالي، إلى تعزيز الشفافية والربط ما بين المشروعات القابلة للاستمرار - لا سيما في الدول النامية - والمستثمرين المحتملين، ما من شأنه أن يزيد معدلات النجاح ويحد من المخاطر المالية.

٦-٢ ويشكل بناء القدرات عاملاً مساعداً هاماً في تسريع وتيرة الانتقال إلى أنواع وقود الطيران النظيفة، لا سيما في الدول التي لا تزال في المراحل الأولى من تطوير القطاع. وقد يشمل ذلك تنظيم برامج تدريبية متخصصة، وتوفير المساعدة في تطوير الأطر المؤسسية والتنظيمية، وإجراء دراسات الجدوى وعمليات التقييم التقنية والاقتصادية، فضلاً عن زيادة تبادل المعرفة بين الدول. وينبغي أن تكون هذه الجهود مُصمَّمة وفقاً للحاجات والظروف الخاصة بكل دولة في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، بما يكفل عدم ترك أي بلد وراء الركب.

٧-٢ وتقرّر سلطنة عمان بأن تطوير قطاع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية يعتمد على الشراكات الاستراتيجية بين الحكومات والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات الدولية. ويُعدّ التعاون الإقليمي والعالمي ضرورياً لإنشاء سلاسل إمداد فعّالة ومستدامة من خلال التوفيق بين مختلف القواعد وتعزيز الابتكار وتبادل التكنولوجيا وتنسيق السياسات، لا سيما في المناطق ذات الموارد والفرص المشتركة.

٣ وقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية كحلٍ مُجدٍ قصير الأجل لإزالة الكربون في قطاع الطيران

١-٣ يُشكّل وقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية حلاً قابلاً للاستدامة على الأمد القصير للحدّ من الانبعاثات من قطاع الطيران الدولي، ممّا يوفّر لشركات الطيران مساراً فورياً للحدّ من بصمتها الكربونية.

٢-٣ ويُعدّ إنتاج وقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية أكثر جدوى في المناطق التي تتوفر لديها بنية تحتية قائمة لتكرير النفط، مما يتيح الاستفادة من المرافق الحالية في إنتاج الوقود النظيف وتوسيع نطاقه.

٣-٣ وسيطلب تحقيق هذه الإمكانيات جهوداً كبيرة في إجراء تقييمات لدورة حياة الوقود وإنشاء آليات فعّالة لخفض كثافة الكربون. ومن المرجّح أن تواجه هذه الجهود تحديات عديدة، بما في ذلك ارتفاع تكاليف تكنولوجيات خفض الانبعاثات، والخبرة الفنية المحدودة، وإصدار الترخيص وغيرها من العقبات في هذا الشأن.

٤-٣ وتمثّل تكنولوجيات المعالجة المشتركة في المصافي الحالية مساراً مُجدياً لإنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية، وذلك بعد الدراسة المتأنية للمتطلبات الفنية والاقتصادية والتنظيمية المعنية.

٥-٣ ويُعدّ التعاون الإقليمي أمراً بالغ الأهمية لتطوير سلسلة إمداد إقليمية لوقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية، ممّا يُسهّل تقاسم الموارد وتبادل التكنولوجيات والتوفيق بين الأطر التنظيمية.

٤ النهج المُنسقة لنشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية

١-٤ يُعْتَبَر التوفيق بين القواعد الدوليّة لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الانبعاثات الكربونية، بما في ذلك الترخيص ومعايير الاستدامة ومنهجيات المحاسبة، مسألةً ضروريّةً لتجنّب النزاعات التنظيمية والحدّ من الأعباء الإدارية على عاتق شركات الطيران.

٢-٤ وسيؤدي تطبيق نهج عالمي موحد للموافقة على وقود الطيران المستدام إلى تعزيز سلاسل الإمداد وبناء الثقة بين الجهات المختصة وخفض التكاليف وتسريع الإنتاج والابتكار، وبالتالي ضمان السلامة البيئية ودعم الجهود الفعّالة لخفض الانبعاثات.

٣-٤ ومن المُسلّم به أن وضع إطار عالمي موحد لحساب وقود الطيران المستدام، اعتماداً على سلسلة عهدة قويّة، يُعْتَبَر ضرورياً لضمان الوثوق بالمطالبات البيئية ومنع الاحتساب المزدوج ودعم نزاهة السوق، وبالتالي تحقيق هدف خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠.

٤-٤ أما تطبيق مزيج غير منسق من القواعد والسياسات والأطر المحاسبية فسيؤدي إلى نشوء تحديات تعرقل عملية تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشرها بكفاءة بسبب زيادة التعقيد الإداري وخلق حالة من عدم اليقين من حيث التحقق من صحة الفوائد البيئية.

— انتهى —