



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ١٦ من جدول الاعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

التوسع في إنتاج وقود الطيران المستدام لإزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي

(ورقة مقدمة من البرازيل وإثيوبيا)

الموجز التنفيذي

تمثل زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام أكبر التحديات التي نواجهها اليوم وأكثرها إلحاحاً فيما يتصل بإزالة الكربون من قطاع الطيران، ومن المسلم به أن وقود الطيران المستدام هو الحل الأفضل للحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران على المديين القصير والمتوسط. ومع ذلك، لا يزال حجم الإنتاج الحالي لوقود الطيران المستدام منخفضاً للغاية. فضلاً عن ذلك، فإن زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام هي أيضاً عامل رئيسي لخفض سعره، نظراً لأن سعره حالياً لا يقل عن ضعف سعر وقود الطائرات التقليدي. وينصب تركيزنا، نحن في الايكاو، على التنفيذ عندما يتعلق الأمر بوقود الطيران المستدام. ففي عام ٢٠٢٣، اعتمدت المنظمة إطار عمل عالمي للترويج لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وسائر حلول الطاقة النظيفة الأخرى. وفي إطار الرحلة نحو تحقيق صافي انبعاثات صفرية بحلول عام ٢٠٥٠، يهدف هذا الإطار إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي بنسبة ٥٪ بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وغيره من مصادر الطاقة النظيفة في قطاع الطيران.

ويتعين أن يحقق قطاع الطيران خفضاً في الانبعاثات "داخل القطاع"، ووقود الطيران المستدام هو الحل الأكثر كفاءة لبلوغ تلك الغاية. ويجب أن ترسل الجمعية العمومية إشارة واضحة إلى المشغلين الاقتصاديين من خلال التأكيد على أن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) تشكل معيار الاستدامة المقبول عالمياً لوقود الطيران المستدام، بما يفتح المجال أمام التطوير المنسق للسوق الخاصة بهذا النوع من الوقود، وتجنب التشتت من حيث اللوائح التنظيمية، ودعم نهج موحد لترخيصه. وترى البرازيل أنه يجب الاتفاق في الدورة الثانية والأربعين للجمعية على حزمة من التزامات التنفيذ الأقوى من أجل دعم الزيادة العاجلة في العرض والطلب على هذا الوقود في إطار مساعي تحقيق الرؤية العالمية الطموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ والهدف الطموح طويل الأجل بحلول عام ٢٠٥٠.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) حثّ الدول الأعضاء على تيسير التوسع في إنتاج وقود الطيران على نحو سريع وشامل ومستدام في جميع مناطق العالم، ووضع سياسات ملائمة ودعم هذا المجال وإتاحة تحول عادل وشامل إلى هذا المصدر للطاقة في قطاع الطيران؛
- (ب) الاعتراف بخطة كورسيا بوصفه معيار الاستدامة المقبول لهذا الوقود من أجل ضمان تطوير سوقه عالمياً، وتجنب التشتت من حيث اللوائح التنظيمية ودعم نهج موحد لترخيصه؛

(ج) التأكيد مجدداً على اتباع نهج غير تمييزي ومحايد من حيث مختلف أنواع التكنولوجيا تجاه أنواع المواد الخام المستخدمة ومسارات إنتاج وقود الطيران المستدام، شريطة أن تستوفي معايير وإطار خطة كورسيا؛ (د) دعوة المجلس إلى تكليف لجنة حماية البيئة بمهمة محددة تتمثل في وضع إجراءات العمل المطلوبة لتسريع الموافقة على استدامة أنواع المواد الخام المستخدمة والمسارات بشكل فعال، للتعجيل بالتوسع في إنتاجه وزيادة الفرص المتاحة للبلدان النامية للمشاركة في عملية إزالة الكربون من الطيران الدولي بشكل أكثر شمولاً.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "الطيران المستدام بيئياً" الآثار المالية: المراجع:
--	---

١ - المقدمة

١-١ تمثل زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام أكبر التحديات التي نواجهها اليوم وأكثرها إلحاحاً فيما يخص إزالة الكربون من قطاع الطيران. ومن المسلم به على نطاق واسع أن وقود الطيران المستدام هو الحل الأفضل للحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران على المديين القصير والمتوسط استناداً إلى التدابير المتخذة داخل القطاع. ووفقاً لتقرير الهدف الطموح طويل الأجل، فإن أنواع الوقود قد تمثل، في إطار سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الأكثر طموحاً، ما يصل إلى ٥٥٪ من حجم خفض الانبعاثات بحلول عام ٢٠٥٠. بيد أن الإنتاج الحالي لوقود الطيران المستدام لا يزال منخفضاً للغاية. ووفقاً لاتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، فإن إنتاج هذا النوع من الوقود بلغ في عام ٢٠٢٤ مليون طن (١,٣ مليار لتر). وفضلاً عن ذلك، فإن زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام هي أيضاً عامل رئيسي لخفض سعره، نظراً لأن سعره حالياً لا يقل عن ضعف سعر وقود الطائرات التقليدي. وفي إطار الايكاء، ينبغي أن ينصب التركيز على وضع الأسس اللازمة للدول وإنشاء الآليات المناسبة لتنفيذ الإطار العالمي المعني بالترويج لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران، الذي اعتمدته الدول الأعضاء في عام ٢٠٢٣. وفي إطار الرحلة نحو تحقيق الوصول بصافي الانبعاثات إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، يهدف هذا الإطار إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى في قطاع الطيران.

٢-١ وتُظهر البيانات الأخيرة المستقاة من التقرير البيئي للايكاء لعام ٢٠٢٥ أن الوقود المؤهل لخطة كورسيا يمكن أن يحدث خفضاً يبلغ ما بين ٦ في المائة و ١٠ في المائة من انبعاثات المشغلين في المرحلة الأولى من الخطة (٢٠٢٦-٢٠٢٤). وعلاوة على ذلك، تتراوح التكلفة التراكمية المقدرة للامتثال لمعايير خطة كورسيا خلال هذه الفترة من ١,٣ مليار دولار أمريكي - إذا تم الاعتماد فقط على التعويضات - إلى ٨,٤ مليار دولار أمريكي في حال إضافة وقود الطيران المستدام. وتُظهر هذه الأرقام الحاجة الملحة لزيادة الإنتاج العالمي من وقود الطيران المستدام بموجب معايير منسقة، لضمان الجدوى والقدرة على التنبؤ التنظيمي وتحقيق أهداف الايكاء بشأن المناخ دون إبطاء.

٣-١ ويتعين أن يحقق قطاع الطيران خفضاً في الانبعاثات "داخل القطاع"، ووقود الطيران المستدام هو الحل الأكثر كفاءة لبلوغ تلك الغاية. وعلينا أن نعمل على ضمان أن تتمكن ركيزتا الوقود المؤهل والوحدات المؤهلة كليهما من تحقيق ذلك. أما اقتصار مساهمة وقود الطيران المستدام على ما بين ٠,٨ في المائة و ٢,٥ في المائة من حجم الخفض في الانبعاثات في عام ٢٠٣٠، فهذا يقل بكثير عما توقعناه في مستهل الأمر.

٤-١ وسنكتسي الدورة الثانية والأربعون للجمعية العمومية للايكوا أهمية حاسمة لأنها تتيح للمنظمة توفير ما يلزم من توجيهات على مستوى السياسات العامة والمهام الموكلة لتغيير هذه الاتجاهات نحو الأفضل. ويجب أن ترسل الجمعية العمومية إشارة واضحة إلى المشغلين الاقتصاديين المعنيين بإنتاج وقود الطيران المستدام والطلب عليه تؤكد فيها على أن خطة كورسيا تشكل معيار الاستدامة المقبول لوقود الطيران المستدام، بما يتيح للايكوا أن تعزز التطوير المتناسق عالمياً لسوق وقود الطيران المستدام، وتجنب التشتت من حيث اللوائح التنظيمية، ودعم نهج موحد لترخيص هذا الوقود.

٥-١ وترى البرازيل أنه يجب التشديد على الاتفاق على حزمة من التزامات التنفيذ الأقوى في الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية من أجل دعم التوسع العاجل في العرض والطلب على هذا الوقود سعياً لتحقيق الرؤية العالمية الطموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ والهدف الطموح طويل الأجل بحلول عام ٢٠٥٠.

٢- المعايير اللازمة للتنفيذ الكامل للإطار العالمي

١-٢ وُضِعَ الإطار العالمي مجموعة من المعايير الإرشادية الرئيسية لتعظيم إنتاج واستهلاك وقود الطيران المستدام، والقيام بذلك بطريقة عادلة وشاملة - بما يضمن تمكين جميع مناطق العالم من المشاركة في هذه السوق والاستفادة منها. ويتمثل المعيار الأول في الاعتراف بخطة كورسيا بوصفها معيار الاستدامة لوقود الطيران المستدام. وسيكفل ذلك تطوير سوق هذا الوقود وتفادي التشتت من حيث اللوائح التنظيمية ودعم نهج موحد لترخيصه؛ وهذا النهج المنسق لا يحفز فقط إنتاج وقود الطيران المستدام من خلال تأمين استقرار القواعد التنظيمية وتيسير إمكانية التنبؤ بها، بل يسهل أيضاً استفادة شركات الطيران من الفوائد البيئية المترتبة على استخدامه والدعوة إلى ذلك من خلال تجنب المزيد من الأعباء التنظيمية التي يتطلبها الامتثال لمعايير تختلف باختلاف الدولة.

٢-٢ والمعيار الثاني ينطوي على اتباع نهج غير تمييزي ومحاي من حيث نوع التكنولوجيا تجاه مختلف أنواع المواد الخام المستخدمة ومسارات إنتاج وقود الطيران المستدام، شريطة أن تستوفي معايير خطة كورسيا؛ ولا ينبغي للايكوا أن تميز بين الأنواع المختلفة من وقود الطيران المستدام. بل ينبغي أن تكون المنهجيات المحاسبية للكربون ومعايير الاستدامة المعتمدة في إطار كورسيا محايدة من حيث التكنولوجيا وأن تستند إلى البيانات والأدلة العلمية التي تأخذ في الحسبان مختلف الحقائق والممارسات المعتمدة في كافة مناطق العالم، بما يشمل خصوصيات البلدان المدارية وشبه المدارية، ذلك أن اتباع نهج تقييدي يستند إلى سياقات محددة من شأنه أن يعيق التقدم ويلحق الضرر بالبلدان النامية ويخاطر بعرقلة الجهود العالمية في مجال المناخ، لا سيما في سياق جيوسياسي مما قد يصرف التركيز عن العمل المناخي. ومن هذا المنطلق، ينبغي للايكوا أن تأخذ في اعتبارها، عند تقييم استدامة أنواع الوقود تلك، الاستنتاجات التي خلصت إليها منظمات دولية معترف بها جيداً، مثل الوكالة الدولية للطاقة والوكالة الدولية للطاقة المتجددة ومنظمة الأغذية والزراعة.

^١ السيناريوهات المنخفضة إلى المعتدلة لتوقعات لجنة حماية البيئة فيما يخص إنتاج وقود الطيران المستدام كما ترد في الصفحة ٢٨ من التقييمات الفنية المضطلع بها لدعم التقييم الدوري لكورسيا لعام ٢٠٢٥، الواردة في المرفق (ب) بورقة العمل A42-WP/28.

٣-٢ وفي السياق نفسه، ينص الإطار العالمي أيضاً على تسريع الموافقة على استدامة أنواع المواد الخام والمسارات. لذا فالمعيار الثالث يتمثل في إسناد مهمة محددة للجنة حماية البيئة تنطوي على وضع إجراءات العمل المطلوبة لتسريع الوتيرة الحالية لعملية الموافقة على استدامة أنواع المواد الخام المستخدمة والمسارات بشكل فعال، من أجل التعجيل بالتوسع في إنتاج الوقود المستدام وإتاحة المزيد من الفرص للبلدان النامية للمشاركة في إطار عملية أكثر شمولاً لإزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي. وإلا، فقد تصبح الايكاو في حد ذاتها بمثابة عائق فني أمام تطوير السوق العالمية لوقود الطيران المستدام. وبالمثل، يجب أن تتحرك المنظمة بسرعة للموافقة على الممارسات والتقنيات الزراعية التي تعزز الإنتاجية وتتيح إمكانية زيادة إنتاجية وقود الطيران المستدام بشكل كبير مع التمسك بجميع معايير الاستدامة، فالتأخير في اعتراف الايكاو بهذه الممارسات يخلق قدراً كبيراً من عدم التيقن ويؤدي إلى تأجيل الاستثمارات وهو ما لا يمكن للقطاع تحمله في هذا المنعطف الحرج.

٤-٢ ويتعلق المعيار الرابع بدعم التنفيذ والتمويل، حيث يدرك الإطار العالمي أنه من دون تقديم الدعم المناسب للبلدان النامية من حيث وسائل التنفيذ والتمويل، لن يتمكن العالم من التصدي لتحدي المناخ في مجال الطيران على النحو المطلوب.

٥-٢ وخلاصة القول هي أن الرسالة التي ينقلها الإطار العالمي واضحة: التوسع في إنتاج وقود الطيران المستدام على نحو سريع ومستدام ومنسق دون إقصاء أي إقليم أو طرف. وفقط من خلال تبني جميع الحلول القابلة للتطبيق سيمكننا مواجهة التحدي المزدوج المتمثل في خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران وإتاحة سبل الحصول على هذا الوقود وبأسعار معقولة. فمن مصلحة جميع الدول الأعضاء تفضيل نهج ديمقراطي ومفتوح وشامل تجاه وقود الطيران المستدام، مما يسمح بانتقال عادل وشامل إلى الطاقة النظيفة في قطاع الطيران.

— انتهى —