



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

مواصلة تحسين خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) وعملية ترخيص أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون المقبول بمقتضى خطة كورسيا (ورقة مُقدّمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي

تتمثل الأدوات الرئيسية للوفاء بالالتزامات بموجب خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (المعروفة اختصاراً باسم خطة كورسيا) في استخدام وحدات الانبعاثات وأنواع وقود الطيران المتوافقة مع خطة كورسيا. ويحدد مجلس الإيكاو (المجلس) بمساعدة الهيئات الاستشارية متطلبات وحدات الانبعاثات ووقود الطيران وقوائم وحدات الانبعاثات المؤهلة ومنتجي الوقود. غير أن الإجراءات والأطر الزمنية لهذه الأعمال لم تُحدد بعد، وقد ينطوي ذلك على خطر الإفراط في معدل تنقيح المعايير والقواعد والشروط ويحول دون تنفيذها في الوقت المناسب.

وهناك عدد من العقبات التي تحول دون استخدام أنواع وقود الطيران المتوافق مع خطة كورسيا: أولاً، لا يمكن حالياً ترخيص منتجي أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون، وثانياً، قد تكون إمكانيات عمليات الترخيص هذه محدودة بسبب قرارات ذات دوافع سياسية ضمن برامج ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة لرفض الطلبات المقدمة من منتجي الوقود في بعض البلدان.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) مطالبة المجلس بضمان أن يدرج في وثيقة "الإطار العام للأهلية لخطة كورسيا وشروط خطط الترخيص لأغراض الاستدامة" شرطاً يلزم برامج ترخيص مستوى الاستدامة بالنظر في طلبات ترخيص منتجي الوقود في جميع البلدان دون استثناء؛

(ب) مطالبة المجلس بالنظر في إمكانية قبول الترخيص بواسطة هيئات وطنية لترخيص مستوى امتثال منتجي أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون لمعايير استدامة وقود الطيران المتوافق مع خطة كورسيا، إلى أن يجري تهيئة الظروف الكافية للتشغيل الكامل لبرنامج ترخيص مستوى الاستدامة في هذا الصدد؛

^١ قدم الاتحاد الروسي النسخة باللغة الروسية.

ج) مطالبة المجلس، عند تحديد ما إذا كان ينبغي تحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر أو وثائق الإيكاو المتعلقة بخطة كورسيا المشار إليها فيه، بألا يكون ذلك التحديث بوتيرة أكثر من مرة كل ثلاث سنوات؛ د) تشجيع الدول، بمشاركة نشطة من الإيكاو، على تنفيذ تدابير لدعم تطوير مشاريع مناخ دولية ووطنية في مجال الطيران.	الأهداف الاستراتيجية: تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتمثل في "الطيران المستدام بيئياً"
لا يترتب على هذه الورقة أي آثار مالية	الآثار المالية:
الملاحق السادس عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — "حماية البيئة"، المجلد الرابع — "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي"، الطبعة الثانية، يوليو ٢٠٢٣ قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢، "البيان المؤخذ بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨، "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغير المناخ"	المراجع:

١- المقدمة

١-١ في عام ٢٠١٨، اعتمدت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) المجلد الرابع — "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، من الملحق السادس عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — "حماية البيئة". والهدف من خطة كورسيا هو الحفاظ على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن السفر الجوي الدولي عند مستوى يقل عن ٨٥٪ من جميع الانبعاثات في عام ٢٠١٩. ولتحقيق هذا الهدف، تنص الخطة على تعويض الانبعاثات التي تتجاوز مستوى خط الأساس من خلال شراء وحدات انبعاثات مؤهلة لخطة كورسيا واستخدام شركات الطيران لأنواع وقود متوافق مع خطة كورسيا.

٢-١ وفي عام ٢٠٢٢، اعتمدت الجمعية العمومية القرار ٤١-٢٢، الذي يتمتع المجلس بموجبه، بمساعدة الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (لجنة حماية البيئة)، بالسلطة الكاملة لتطوير وتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر ووثائق الإيكاو المتعلقة بخطة كورسيا المشار إليها في ذلك الملحق.

٣-١ وبناء على توصية الهيئة الاستشارية الفنية، يحدد المجلس وحدات الانبعاثات التي تفي بمعايير كورسيا، ولا يجوز إقرار معايير وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا أو تعديلها إلا من قبل المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، مع مراعاة التطورات ذات الصلة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس.

٤-١ وبمقتضى أحكام الطبعة الحالية من وثيقة "وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا"، جرى إقرار ١١ برنامجاً لوحدات الانبعاثات خلال الفترة ٢٠٢١-٢٠٢٣ و ٦ برامج خلال الفترة ٢٠٢٤-٢٠٢٦.

٥-١ كما يحدد المجلس معايير الاستدامة لأنواع وقود الطيران المؤهلة لخطة كورسيا، ويحدد مبادئ ومتطلبات برامج ترخيص مستوى الاستدامة التي تمنح التراخيص لمنتجات هذه الأنواع من الوقود، وهو الذي يوافق على هذه البرامج.

٦-١ إن استخدام أنواع وقود الطيران المستدام المتوافق مع خطة كورسيا يقلل من البصمة الكربونية للسفر الجوي الدولي بشكل كبير. غير أن تكنولوجيات الإنتاج ذات الصلة والبنية التحتية ومعدات الطيران ذاتها غير مطورة حالياً بدرجة كافية.

وعلاوة على ذلك، فإن قاعدة الموارد اللازمة لإنتاج أنواع وقود الطيران المستدام، إلى جانب ارتفاع تكاليفها، تحد بدرجة كبيرة من احتمالات استخدامها على نطاق واسع في المستقبل القريب.

٧-١ يمكن أن يؤدي استخدام أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون المؤهل لخطة كورسيا المنتجة من النفط باستخدام تقنيات لتقليل انبعاثات غازات الدفيئة في مراحل مختلفة من دورة حياة الوقود إلى تقليل انبعاثات غازات دفيئة محددة بنسبة ١٠-١٥ في المائة على الأقل. ويعتقد العديد من منتجي أنواع وقود الطيران أن مستوى تكنولوجيات إنتاج أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون مرتفع بدرجة كافية ولا يتطلب استثمارات كبيرة، مما يعني أنه يمكن توقع إدخالها في المستقبل القريب.

٨-١ وعملاً بقرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢، سيقوم المجلس ابتداء من عام ٢٠٢٢ بمراجعة تنفيذ خطة كورسيا كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيرها في نمو الطيران الدولي، مما يوفر أساساً سليماً للمجلس للنظر في الحاجة إلى إجراء تعديلات على المرحلة أو الدورة التالية من الامتثال، والتوصية، عند الاقتضاء، بهذه التعديلات إلى الجمعية العمومية للبت بشأنها.

٢- المناقشة

١-٢ في إطار الإجراءات القائمة لتطبيق خطة كورسيا وما يرتبط بها في سياق صياغة القواعد والمتطلبات والمعايير، يوجه الاتحاد الروسي الانتباه إلى المخاطر الحالية والمحتملة من حيث التمييز ضد بعض المشاركين في الخطة الدولية.

٢-٢ وعلى وجه الخصوص، فإن تكرار التنقيح لشروط خطة كورسيا قد يجعل من المستحيل إدراجها في الوقت المناسب في التشريعات المحلية للبلدان المشاركة في الخطة، مما يعوق التعاون الدولي في إطار القواعد والإجراءات السارية.

٣-٢ كما أن التعديلات المتكررة للتشريعات بما يتماشى مع تحديث متطلبات خطة كورسيا سيترتب عليها تكاليف إدارية كبيرة، وهي مسألة مهمة بالنسبة للبلدان النامية وظروفها الخاصة.

٤-٢ ثانياً، إن التحديث المتكرر المحتمل لوثائق الإيكاو المتعلقة بخطة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، مثل "معايير وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا" و"معايير الاستدامة المعنية بخطة كورسيا فيما يتعلق بالوقود المؤهل في إطار تلك الخطة"، سيخلق مجالا غير متكافئ لمختلف المشاركين في الخطة من حيث تقديم المنتجات والخدمات الضرورية.

٥-٢ وفي بعض البلدان، ترتبط المسائل المتصلة بخطة كورسيا مثل إصدار وحدات الانبعاثات، وعمل أسواق الكربون، وإنشاء وتطوير أسواق أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون يرتبطان ارتباطاً مباشراً بمعايير سياسة الدولة والتشريعات الوطنية: فالتغيرات السريعة في المتطلبات والإجراءات قد تجعل هذه الدول غير قادرة على ضمان الامتثال لمتطلبات كورسيا في الوقت المناسب وتزيل ميزتها التنافسية أمام القطاع الخاص. إذ إن المشاركين في الخطة من غير الدول قادرون على التكيف بسرعة مع المتطلبات المتغيرة.

٦-٢ وسيؤدي استخدام وحدات الكربون من برامج المناخ التي يقرها المجلس، والتي لا علاقة لها بقطاع الطيران، إلى استنزاف كبير للتمويل من قطاع الطيران إلى قطاعات أخرى من الاقتصاد، بينما يمكن استخدام هذه الأموال للتحديث الفني للطائرات والمعدات التي تشغيلها شركات الطيران ورفع مستوى السلامة الجوية. وثمة اعتراف بعدم مقبولية مثل هذا التطور للأحداث يتضمنه القرار ٤٠-١٨ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية. وبالإضافة إلى ذلك، يطلب القرار ٤١-٢٢ الصادر عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية إلى مجلس الإيكاو تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات المتولدة التي تعود بالنفع على الدول النامية ويشجع الدول على تطوير مشاريع محلية ذات صلة بالطيران. وفي هذا الصدد، فإن الدول مدعوة إلى مناقشة وتنفيذ تدابير فعالة لدعم تطوير مشاريع المناخ الدولية والمحلية المتصلة بالطيران، بمشاركة فعالة من الإيكاو، وبالتالي

تعزيز قدرتها التنافسية أمام المشاريع غير المتعلقة بالطيران. ويجوز أن تشمل هذه المشاريع، على وجه الخصوص، مشاريع مناخية تنطوي على استخدام معدات الطيران لمنع حرائق الغابات ومكافحتها.

٧-٢ وفي المقابل، فإن تحقيق الأهداف المناخية الأساسية لخطة كورسيا مهدد بشكل مباشر بسبب عدم القدرة على ضمان الامتثال لمتطلباتها في الوقت المناسب. وعلى وجه الخصوص، فإن التفتيش المتكرر لمتطلبات الوثيقة المعنونة "معايير وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا" وما يتبعه من تضيق لقائمة الوحدات المدرجة في الوثيقة "وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا" ينطوي على خطر عدم كفاية المعارف من وحدات الانبعاثات المؤهلة في السوق والطلب المفرط على هذه الوحدات، مما قد لا يؤدي إلى زيادة كبيرة في تكاليف الامتثال لشروط الخطة التي ينكبدها مشغلو الطائرات من خلال الآثار الكبيرة على الأسعار فحسب، بل أيضا يشكك في إمكانية تلبية متطلبات الخطة بالوفاء بالتزامات التعويض.

٨-٢ كما أن العوائق التي تحول دون استخدام أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا بسبب التعقيدات المصاحبة لعملية ترخيص الاستدامة تشكل أيضا سببا رئيسيا للقلق.

٩-٢ أولا، في أنشطة برامج ترخيص الاستدامة المعتمدة حاليا، هناك دليل على التحيز والاعتماد على الآراء السياسية والاقتصادية وغيرها من الآراء لبعض البلدان والهيكل والمناطق المتنافسة. وعلى وجه التحديد، نشرت إحدى هذه الشركات مؤخرا إعلانا على موقعها الإلكتروني بأنها لن تنتظر في طلبات ترخيص استدامة الوقود المقدمة من منتجي الوقود في دولتين (ثم حُذف هذا الإعلان في وقت لاحق).

١٠-٢ ثانيا، هناك عقبة رئيسية أمام الاستخدام الواسع النطاق والمجدي من حيث التكلفة لأنواع وقود الطيران المتوافق مع خطة كورسيا بسبب عدم القدرة الحالية على ترخيص منتجي أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون: فوفقا لوثيقة الإيكاو "خطط الترخيص لأغراض الاستدامة والمعتمدة في خطة كورسيا"، لا يصرح لأي برنامج معتمد لترخيص الاستدامة بترخيص منتجي وموردي أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون. وبالتالي، فعلى الرغم من المساهمة الإيجابية الكبيرة المحتملة لهذه الوثيقة في تحقيق أهداف خطة كورسيا والفرص الفنية الوفيرة لتوسيع نطاق تطبيقها، فإن استخدام وقود الطيران المنخفض الكربون لأغراض الخطة غير ممكن حاليا.

— انتهى —