



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

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

ضرورة الانتقال السلس من التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا إلى وقود الطيران المستدام: اقتراح سبيل للمضي قدماً

(مقدمة من البرازيل)

#### الموجز التنفيذي

بينما تعبر هذه الورقة عن تأييد خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) التابعة للإيكاو، فإنها تسلط الضوء على شواغل البرازيل إزاء ما يلي: "١" سبل تحقيق الأهداف المناخية للإيكاو على المدى الطويل، مما سيتطلب زيادة في نسب وقود الطيران المستدام (SAF)؛ "٢" الانتقال إلى سبيل واضح لضمان مسار سلس ويمكن التنبؤ به لإلغاء التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا تدريجياً بحلول عام ٢٠٣٥. ولمعالجة هذه الشواغل، تقترح هذه الورقة تكليف المجلس بدراسة واقتراح آلية لتشجيع انتقال سلس من التعويضات إلى وقود الطيران المستدام، وذلك بدعم فني من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) التابعة للإيكاو.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى ما يلي:

أ) الاتفاق على الحاجة إلى اتخاذ مزيد من الإجراءات لضمان الانتقال على نحو منظم وتدرجي من الاعتماد على التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا، كجزء من رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام وكوسيلة لتحقيق الأهداف المناخية للإيكاو على المدى الطويل؛

ب) توجيه طلب إلى المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، لدراسة وإعداد آلية لضمان انتقال سلس من استخدام التدابير القائمة على آليات السوق إلى استخدام وقود الطيران المستدام وغيره من التدابير في إطار حزمة تدابير الإيكاو الرامية إلى ضمان جدوى أهدافها المناخية الطموحة على المدى الطويل.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "هاء" - حماية البيئة
الآثار المالية:	ليست ثمة حاجة إلى تمويل إضافي
المراجع:	• القرار ٣٩-٢ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو • القرار ٣٩-٣ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو

## ١- المقدمة

١-١ أيد مؤتمر الإيكاو الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1، ريو دي جانيرو، ٢٠٠٩) استخدام أنواع الوقود البديلة للطيران كوسيلة مهمة للحد من انبعاثات الطيران. وفي الآونة الأخيرة، أيد مجلس الإيكاو إعلان مؤتمر الإيكاو الثاني بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/2، المكسيك، ٢٠١٧) الذي يدعو إلى استخدام نسبة يُعتدُّ بها من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠ في الطيران المدني الدولي للحد من انبعاثات الكربون.

٢-١ وقد سلّمت الجمعية العمومية للإيكاو في قرارها ٣٩-٢ بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل. كما طلبت من الدول وضع نهج منسق تعتمده الإدارات الوطنية في إجراءات السياسة العامة والاستثمار للتعجيل بالتوصل إلى طريقة ملائمة لتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك وقود الطيران المستدام، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية.

٣-١ ووضعت خطة الإيكاو للتعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) بموجب القرار ٣٩-٣ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو كحل تكميلي يُطبَّق بين عامي ٢٠٢١ و ٢٠٣٥ من أجل تحقيق الأهداف المناخية الطموحة للإيكاو في منتصف المدة (النمو الكربوني المحايد ابتداء من عام ٢٠٢٠). وتؤكد الجمعية العمومية فيه إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة على التدابير القائمة على آليات السوق التي تعد آلية مؤقتة تُلغى تدريجياً بحلول عام ٢٠٣٥.

## ٢- دور وقود الطيران المستدام مستقبلاً في إطار الأهداف المناخية الطويلة الأجل للإيكاو

١-٢ لا يعدّ استخدام وقود الطيران المستدام بموجب خطة كورسيا وسيلة للمشغلين لتقليل متطلباتهم من حيث التعويض عن الكربون فحسب، بل إنه الحل الوحيد الأهم لتحقيق أهداف الإيكاو المتعلقة بخفض الانبعاثات بعد إنهاء الخطة. لذا، يجب أن يؤدي وقود الطيران المستدام دوراً أساسياً في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي على المدى الطويل.

٢-٢ وعلى الرغم من الجهود الجبارة المبذولة والتقدم المحرز في إثبات الجدوى التقنية لوقود الطيران المستدام المطابق لأغراض الطيران، فإن توسيع نطاقه التجاري وتوفير الإمدادات لا يزالان في المراحل الأولى بمساهمة حقيقية ضئيلة في تحقيق أهداف الإيكاو المناخية الطموحة.

٣-٢ وتتمثل العقبة الرئيسية، على غرار ما توصلت إليه عدة دراسات، في أن العديد من سياسات وقود الطيران المستدام (أو الطاقة الحيوية) على المستوى العالمي لا تشمل الطيران، أو أن السياسات الحالية لا تحفز القطاع بما فيه الكفاية لزيادة الإنتاج على نطاق واسع وسد فجوة التكاليف بين الوقود الأحفوري ووقود الطيران المستدام. ويفضل المشهد الحالي للسياسات العامة النقل البري على الطيران ويحفز الإنتاج الموجه نحو المستخدمين النهائيين للطرق البرية.

٤-٢ وبالإضافة إلى ذلك، فإن تطوير وقود الطيران المستدام وتعميم استخدامه يتطلبان استثمارات طائلة وجزياً مهماً من الوقت. وقد يستغرق العثور على مسارات جديدة سنوات عديدة من البحث والتصديق، وعادة ما تستغرق مرافق الإنتاج الجديدة بدورها بضع سنوات حتى تصبح جاهزة للعمل.

٥-٢ لذا، فلا يمكن تشجيع الاستثمارات الرأسمالية اللازمة من القطاعين العام والخاص على حد سواء إلا من خلال سياسات وأهداف مستقرة وطويلة الأجل، بما في ذلك الحوافز الاقتصادية الكافية والاعتراف الملائم بالآثار الخارجية البيئية الإيجابية لوقود الطيران المستدام.

### ٣- ضرورة وضع آلية لضمان انتقال سلس من التدابير القائمة على آليات السوق إلى وقود الطيران المستدام

١-٣ تمثل خطة كورسيا أداة مهمة للغاية وطموحة لتحقيق أهداف الإيكاو المتعلقة بخفض الانبعاثات. فهي تتيح مخططاً للتدابير القائمة على آليات السوق كأداة انتقالية ضرورية تماشياً مع القرار ٣٩-٣ الصادر عن الجمعية العمومية الذي يقترح إلغاء الخطة تدريجياً بحلول عام ٢٠٣٥ ويدرج وقود الطيران المستدام باعتباره سبيلاً متكاملًا لمشغلي الطيران للائتمثال لمتطلبات التعويض عن الكربون.

٢-٣ ومع ذلك، تفقر خطة كورسيا بصيغتها الحالية إلى عنصر جوهري، ألا وهو: مسار الخروج السلس عقب إلغائها التدريجي الذي من شأنه أن يؤدي إلى الخروج من الوضع الحالي، حيث يتعين تحييد نمو انبعاثات الكربون من الطيران ابتداءً عام ٢٠٢٠ من خلال التعويضات في قطاعات أخرى بشكل أساسي، بسبب نقص الإمدادات التنافسية الكافية من وقود الطيران المستدام، إلى الوضع المتوخى بعد عام ٢٠٣٥، حيث يتعين خفض الانبعاثات بالكامل من داخل قطاع الطيران نفسه. وقد لا يؤدي الافتقار إلى مسار تدريجي يمكن التنبؤ به إلى إثارة عدم اليقين في صفوف المستثمرين والمشغلين بشأن التغييرات المزمعة بعد نهاية التدابير القائمة على آليات السوق فحسب، بل يطرح أيضًا خطر تقويض المصادقية العالمية لخطة كورسيا وأهداف الإيكاو المناخية على المدى الطويل.

٣-٣ لذا، يُقترح أن تكلف الجمعية العمومية للإيكاو المجلس بدراسة وإعداد آلية، بدعم فني من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، لضمان التعجيل بالانتقال السلس من استخدام التدابير القائمة على آليات السوق إلى استخدام وقود الطيران المستدام وغيره من تدابير الحزمة الرامية إلى ضمان الجدوى طويلة المدى للهدف الطموح المتمثل في إبقاء صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية من الطيران الدولي عند نفس المستوى اعتباراً من عام ٢٠٢٠، لإنشاء مسار خروج واضح ومستقر ويمكن التنبؤ به من التدابير القائمة على آليات السوق، والمساهمة في تهيئة الظروف المواتية لتحقيق أهداف أكثر طموحاً على المدى الطويل على غرار الهدف الذي يتوخاه القطاع.

٤-٣ ومن السيناريوهات المحتملة في ظل الظروف والسياسات والآليات الحالية أن التعويض عن انبعاثات الكربون من خلال شراء وحدات الانبعاثات سيكون أقل تكلفة بالنسبة للمشغلين من سد فجوة الأسعار بين الوقود الأحفوري ووقود الطيران المستدام. ونظراً لمحدودية الهوامش التنافسية لشركات الطيران، فإن الحوافز التي من شأنها أن تجعلها تستخدم وقود الطيران المستدام ضئيلة للغاية، كما هو الحال اليوم.

٥-٣ وإدراكاً للشواغل المذكورة أعلاه، فضلاً عن الحاجة التي لا مفر منها لكل قطاع لإيجاد سبل لخفض انبعاثاته من الكربون في إطار السيناريو الطويل الأجل، ينبغي أن يشمل الانتقال نحو إلغاء التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا بالضرورة آليات ترتبط بسياسة عامة تدفع للحد تدريجياً من اعتماد قطاع الطيران على التدابير القائمة على آليات السوق، وتدعم تحقيق أهداف تدريجية بشأن استخدام وقود الطيران المستدام وغيره من تدابير الحزمة، والتخفيف من خطر حدوث تغيير مفاجئ ومربك في عام ٢٠٣٥، وهو موعد إنهاء التدابير القائمة على آليات السوق، بما يفرضي إلى تجنب تشوهات السوق التنافسية.

٦-٣ ويمكن تنظيم آلية الانتقال تلك وتنفيذها تدريجياً في إطار عملية الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، علماً أن خصائص الآلية ونطاقها سٌحدّد في إطار العمل الذي سيضطلع به المجلس بدعم فني من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.