



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من بنود جدول الأعمال : حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

### تنفيذ خطة كورسيا والاعتراف بالوقود المؤهلة وفقا لها

(مقدمة من قطر)

#### الموجز التنفيذي

تسلط ورقة العمل هذه الضوء على ما ينتاب دولة قطر من قلق إزاء إمكانية أن يلجأ المشغلون الجويون في نهاية المطاف إلى استخدام وقود منخفض الكربون بموجب مزيج من اللوائح الوطنية أو الإقليمية المختلفة، وهو ما قد يؤدي إلى امتثال معقد أو مزدوج أو إلى تباين في مستوى الالتزام. ومن الأهمية بمكان أن تؤدي الإيكاو دورا قياديا في هذه العملية من خلال وضع بعض المبادئ التي من شأنها التعجيل باعتماد ودعم استخدام الوقود المؤهلة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة CORSIA).

الإجراء : الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي :

- (أ) حث مجلس الإيكاو والمؤتمر الثالث المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة على الاتفاق على خارطة طريق عالمية لاستخدام أنواع الوقود المؤهلة وفقا لخطة كورسيا (أي وقود الطيران المستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى) باعتبار أن الدور القيادي للإيكاو في هذا الصدد ضروري لتجنب الاضطرابات الناجمة عن النظم المحلية والإقليمية لولاية قود الطيران المستدام؛
- (ب) تشجيع الدول الأعضاء على اعتماد مجموعة من المبادئ المتعلقة باستخدام أنواع الوقود المؤهلة وفقا لخطة CORSIA على النحو المبين في الفقرة ٣-١-ب) أدناه.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي - حماية البيئة
الأثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنا بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية.
المراجع:	<ul style="list-style-type: none"><li>• الوثيقة Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤ أكتوبر ٢٠١٩)</li><li>• قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٠-١٨</li><li>• قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٠-١٩</li></ul>

## ١- المقدمة

١-١ ترحب دولة قطر بقيادة الإيكاو وقطاع الطيران لعملية معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتغيير المناخ من خلال استخدام وقود طيران ذات تأثير كربوني منخفض.

٢-١ ويعد وقود الطيران المستدام (SAF) ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى (LCAF)، المعروفان بأنهما وقودان مؤهلان وفقا لخطة كورسيا، أحد عناصر التنفيذ في الملحق ١٦ للإيكاو - حماية البيئة، المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة CORSIA) وكذلك جزءا من سلة تدابير الإيكاو للحد من انبعاثات الطيران. وتسمح خطة كورسيا لمشغلي الطائرات بتقليل متطلباتهم بشأن التعويض من خلال استخدام الوقود المؤهل وفقا لهذه الخطة.

## ٢- الوقود المؤهل وفقا لخطة كورسيا

١-٢ وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى (وقود LCAF) ووقود الطيران المستدام (وقود SAF)

١-١-٢ التقنيات التي تدعم إنتاج وقود الطيران LCAF محددة بشكل جيد مثل الكهرباء منخفضة الكثافة الكربونية، وتقنية تخزين الكربون وتحتيته (CCS)، والهيدروجين المتجدد وذو الكثافة الكربونية المنخفضة. وهناك العديد من التكنولوجيات المتاحة بالكامل والممكن تنفيذها على الفور، بما في ذلك أفضل الممارسات للحد من التنفيس والحرق وإدارة الانبعاثات الهاربة، ولا سيما بالنسبة للميثان (المعروف كثيرا بأنه أقوى من ثاني أكسيد الكربون ٢٥ مرة فيما يتعلق بحبس الحرارة في الغلاف الجوي).

٢-١-٢ وعلى هذا الأساس، نحن واثقون للغاية من أن وقود الطيران LCAF سيصبح متاحا تجاريا مع زيادة شديدة في الإنتاج قبل عام ٢٠٣٠ بفترة طويلة، الأمر الذي لن يدعم فقط مسار الحد من انبعاثات غازات الدفيئة (GHG) من وقود الطائرات على المدى القصير، ولكنه سيسبق أيضا تسويق كميات متزايدة من وقود الطيران المستدام التي يتعين مزجها مع وقود الطائرات التقليدي. ويبدو أن المزج بين وقود LCAF ووقود SAF هو أنجع طريقة للحصول على تخفيض كبير في كثافة الكربون، وإجراء لازم أثناء التطور التدريجي لقطاع إنتاج وقود الطيران المستدام (يرجى الرجوع إلى السيناريو ٣ في الجدول ١ أدناه). ومن الجدير تسليط الضوء على الفرق بين الوقود LCAF والوقود SAF، حيث أن الأول غير مرتبط بتوافر المواد الخام أو بقيود المزج. وبعبارة أخرى، بمجرد إنتاج الوقود LCAF في أحد المرافق، تصنف كل وقود النفاثات التي تُكْرَّر في ذلك المرفق على أنها وقود LCAF، مما يمنحها ميزة كبيرة لتلبية طلبات الوقود منخفض الكربون على المدى القصير والمتوسط (يرجى الرجوع إلى السيناريو ١ في الجدول ١ أدناه)).

٣-١-٢ ويعد وقود الطيران المستدام عنصرا مهما للوصول إلى أي هدف طموح طويل الأجل يكون محل اتفاق؛ ومع ذلك، هناك العديد من التحديات التي تحد من الإنتاج/التوسع الفوري، ولا تزال الدول في المرحلة الاستكشافية من دراسة مدى جدوى إنتاج وقود الطيران المستدام مع زيادة تكلفته وآثار ذلك على التوصيل بالنقل الجوي.

٤-١-٢ وتعد مبادرة الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب فيما يتعلق بوقود الطيران المستدام (ACT-SAF) مبادرة مهمة ينبغي توسيعها لتشمل أنواع أخرى من وقود الطائرات. وتحتاج الإيكاو إلى ضمان تمكين جميع الدول الأعضاء من خلال توفير ما يلزم من بناء للقدرات ودعم مالي ونقل للتكنولوجيا.

٥-١-٢ وبعض مسارات وتكنولوجيات الإنتاج التي تعتبر واعدة جدا للحد من ثاني أكسيد الكربون، أي استخدام ثاني أكسيد الكربون الجوي الملتقط وتوسيع نطاق الهيدروجين الأخضر والأزرق لإنتاج "الكربون الاصطناعي"، لا تزال تقتضي تطويرا كبيرا، ويجب أن تثبت جدواها التجارية لنشرها على نطاق واسع.

٦-١-٢ وهناك أيضا تحديات كبيرة يجب معالجتها، خاصة فيما يتعلق باعتماد وقود الطيران المستدام ومختلف معايير الاستدامة الواجب استيفاؤها لاعتماده. وينبغي لقطاع الطيران أن يعيد النظر في معايير استدامة معظم المواد الأولية المستخدمة اليوم وأن يحدد ما إذا كانت هذه المواد الأولية تلبي التطلعات على المدى الطويل. وعلاوة على ذلك، لا يزال غياب سجل عالمي لتتبع استخدام وقود الطيران المستدام المعتمد وسحب انبعاثاته من ثاني أكسيد الكربون/المطالبة بخفضها يشكل تحديا كبيرا.

٧-١-٢ الجدول ١: سيناريوهات متباينة لمختلف نسب تدفق الوقود بين وقود الطيران المستدام (SAF) والوقود ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى (LCAF)، ولمدى توافرها وجدواها

السيناريو ٤	السيناريو ٣	السيناريو ٢	السيناريو ١	السيناريو
● LCAF %٠ ● SAF %١٠٠	● LCAF %٥٠ ● SAF %٥٠	● LCAF %٠ ● SAF %٥٠	● LCAF %١٠٠ ● SAF %٠	نسب تدفق الوقود (LCAF و SAF)
خفض الانبعاثات بنسبة %٨٠	خفض الانبعاثات بنسبة %٤٥	خفض الانبعاثات بنسبة %٤٠	خفض الانبعاثات بنسبة %١٠	خفض الانبعاثات من تيارات الوقود
غير متوفر جدوى دنيا	توافر منخفض (SAF) جدوى منخفضة (SAF)	توافر منخفض جدوى منخفضة	توافر عال جدوى عليا	مدى التوافر والجدوى

### ٣- التوصية

١-٣ تدعو دولة قطر الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو إلى:

- (أ) حث مجلس الإيكاو والمؤتمر الثالث المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة على الاتفاق على خارطة طريق عالمية لاستخدام أنواع الوقود المؤهلة وفقا لخطة كورسيا (أي الوقود SAF والوقود LCAF)، لأن الدور القيادي للإيكاو في هذه الصدد ضروري لتجنب الاضطرابات الناجمة عن الخطط المحلية والإقليمية لولاية وقود الطيران المستدام (SAF)؛
- (ب) دعوة الدول الأعضاء في الإيكاو إلى اعتماد المبادئ التالية لاستخدام الوقود المؤهلة وفقا لخطة كورسيا:
- (١) التحفيز على استخدام الوقود المؤهلة وفقا لخطة كورسيا (بدلا من معاقبة شركات الطيران أو فرض ضرائب على وقود النفاثات الأحفوري)؛
  - (٢) الاعتراف بوقود LCAF كوقود مؤهل وفقا لخطة كورسيا في اللوائح التنظيمية أو الإقليمية بشأن استخدام وقود SAF؛
  - (٣) فصل خفض انبعاثات وقود الطيران المستدام عن التسليم المادي والاعتراف بإجراء الحجز والمطالبة دون أي قيود جغرافية؛
  - (٤) إنشاء نظام سجل عالمي منسق ومتفق عليه (لا يضاعف عدد المطالبات بتخفيضات الانبعاثات للنطاق ١ والنطاق ٣) لاعتماد أرصدة خفض الانبعاثات المترتبة على استخدام الوقود المؤهل وفقا لخطة كورسيا أو التجارة بها، وللتحقق منها والتجارة بها وسحبها؛

(٥) النظر في الاتفاقات التجارية طويلة الأجل المبرمة بين مشغلي شركات الطيران وموردي الوقود والحفاظ على وضع الوقود المؤهل عند توقيع العقد لمدة صلاحية الاتفاقات التجارية قبل إجراء أي تغيير مستقبلي في معايير استدامة الوقود المؤهل وفقا لخطة كورسيا. ويجب أن تسلط أي تغييرات في معايير الاستدامة الضوء على تواريخ السرمان لتجنب التداخل مع الترتيبات التعاقدية القائمة.

— انتهى —