



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال حماية البيئة – الطيران الدولي وتغير المناخ

تعزيز مخطط تنظيمي شامل لتطوير أنواع وقود الطيران المستدام

(ورقة مقدّمة من مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)^٢
واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات)
وشيلي وكوبا والجمهورية الدومينيكية وبنما وباراغواي وأوروغواي^٣)

الموجز التنفيذي

تُعتبر حماية البيئة هدفاً استراتيجياً للإيكاو ينطوي على مبادرات مختلفة تهدف إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي تماشياً مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

وتجدر الإشارة إلى أن الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها الثامنة والثلاثين، أعربت للمرة الأولى عن تأييدها لاستخدام أنواع وقود الطيران البديل، لا سيما الوقود سهل الإحلال، كوسيلة مهمة لخفض الانبعاثات في قطاع الطيران الدولي، كما ورد في القرار A38-18 الصادر عن الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية – "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – تغير المناخ". وأعرب عن هذا التأييد بشكل خاص مرةً جديدةً في الفقرة ٢-١ من التقرير الحديث حول الجدوى من تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي الذي نُشر في مارس ٢٠٢٢.

كما يجب التنكير بأن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديل في عام ٢٠٠٩ (CAAF/1) وضع إطاراً عالمياً لأنواع الوقود البديل للطيران (GFAAF)، وذلك بعد إثبات الجدوى الفنية لأنواع وقود الطيران المستدام سهل الإحلال، مع التشديد على الحاجة إلى اعتماد حوافز وسياسات ملائمة من أجل استخدام هذه الأنواع من الوقود.

وأصدر المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) توصيات وإعلاناً وردت فيه للمرة الأولى "رؤية الإيكاو بشأن أنواع وقود الطيران المستدام لعام ٢٠٥٠" كأداة حيّة لجعل وقود الطيران المستدام يشكل حصة أساسية من الوقود المستخدم مع حلول عام ٢٠٥٠.

^١ قدّمت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) هذه الورقة باللغة الإسبانية.

^٢ بليز وكوستا ريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

^٣ الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك).

والهدف هو خلق رؤية طويلة الأجل للسوق والإقرار بأن أنواع الوقود هذه يجب تطويرها ونشرها بطريقة مُجدية فنياً واقتصادياً آمنة ومقبولة بيئياً وثرأعي الحساسيات الاجتماعية. كما تبرز الحاجة بشكل واضح إلى توسيع نطاق الاتساق وخلق الحوافز من أجل إجراء أبحاث إضافية وتشجيع الجهات المعنية في مجال الطيران المدني الدولي على الاستعانة بأنواع وقود الطيران المستدام.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الإعراب عن شكرها إلى الدول الأعضاء في الإيكاو ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران وأفرقة الخبراء المختلفة المعنية بالبيئة وتغيير المناخ في قسم البيئة بالإيكاو، بالإضافة إلى أفرقة العمل في قطاع الطيران الدولي، على الجهود المبذولة من أجل الانتقال إلى أنواع الوقود الجديدة حرصاً على ضمان استدامة الطيران على المستويات الاقتصادية والاجتماعي والبيئي؛

ب) الطلب إلى مجلس الإيكاو مواصلة تشجيع الهيئات الداخلية المعنية لتبني المقترحات الفنية لإنشاء إطار عالمي شامل للسياسات والتوصيات الدولية بشأن أنواع وقود الطيران المستدام، والتي ستُرَفَع إلى الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للموافقة عليها. والهدف من ذلك هو أن تكون الدول الأعضاء قادرةً على إعداد إطار تنظيمي وخطة تنفيذ يُشكّلان أولويةً سعياً إلى تحقيق الغايات البيئية للهدف الطموح الطويل الأجل؛

ج) الطلب من إدارة التعاون الفني بالإيكاو تعبئة الموارد الفنية والاقتصادية من خلال الصناديق العالمية للبيئة وتغيير المناخ لتمويل البرامج والخطط الوطنية من أجل نقل التكنولوجيا بصورة فعّالة تسمح بالانتقال إلى أنواع وقود الطيران المستدام.

| | |
|-----------------------|---|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "حماية البيئة". |
| الآثار المالية: | ستكون هناك حاجة إلى موارد مالية إضافية لتطبيق القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو. |
| المراجع: | القرار A38-18 - "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" |

١- المقدمة

١-١ تشجّع منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الدول الأعضاء وقطاع الطيران منذ عام ٢٠٠٩ على تعزيز مبادرات إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام وتحقيق الاتساق فيما بينها. وقد اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين القرار 38-18، مع الإشارة إلى أن إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام يتطلب من الدول اعتماد استحداث السياسات والحوافز الملائمة من أجل المساهمة في تعزيز رؤية السوق الطويلة الأمد.

٢-١ وتدعو الإيكاو في قرارها الدول الأعضاء إلى اعتماد نهج منسق فيما بين السلطات الوطنية لإرساء مثل هذه السياسات. وقد أعدت السلطات في دول أعضاء عدّة وثائق مختلفة دعماً لنشر أنواع وقود الطيران المستدام واعتمادها أو تعكف حالياً على إعداد مثل هذه الوثائق.

٣-١ ويُتَوَقَّع أن تُعَدَّ سلطات الطيران حول العالم أطراً تنظيميةً وشروطاً تحمل أهدافاً شبيهة. وفي غياب نهج متسق، قد يؤدي ذلك إلى وضع لوائح تنظيمية وشروط عديدة تتطوي على قدر كبير من التفاوت، مما قد يفرض أعباءً إداريةً واقتصاديةً تؤثر على القدرة التنافسية لقطاع الطيران.

٤-١ وتجدر الإشارة إلى أن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/1) وضع إطاراً عالمياً لأنواع الوقود البديل للطيران (GFAAF) أدى بدوره إلى إدخال تحسينات، كاستحداث طرق جديدة لاعتماد أنواع وقود الطيران المستدام وزيادة في عدد المطارات التي تورع هذه الأنواع من الوقود بشكل منتظم.

٥-١ وأصدر المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) توصيات وإعلاناً حدّد رؤية الإيكاو بشأن أنواع وقود الطيران المستدام لعام ٢٠٥٠ وتحقيقاً لهذه الغاية، من الضروري تحديد مختلف مراحل تنفيذ هذه الرؤية ونشرها والإطار التنظيمي الضروري لذلك.

٢- المناقشة

١-٢ في الوقت الحاضر، يُمكن استخدام وقود الطيران المستدام المصنّع من الكتلة الحيوية القابلة للتجديد كوقود بديل سهل الإحلال، ممّا يعني أنه لا حاجة لتعديل الطائرات من أجل استخدامه، وأنه وقود يمكن مزجه بشكل آمن مع أنواع الوقود الأحفوري التقليدي. ويعتبر بعض الخبراء أن الوقود المستدام والتدابير القائمة على آليات السوق تشكّل حالياً الخيار الوحيد لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الأمد الطويل. وعلى ضوء آليات الطيران وكثافة الطاقة اللازمة، تُعتبر أنواع الوقود السائل الخيار الواقعي الوحيد للطيران التجاري. وبالرغم من الانتقادات بخصوص العيوب المختلفة لأنواع الوقود المستدام، لهذه الأنواع من الوقود منافع لقطاع الطيران من حيث النواحي الاقتصادية (التعرّض بشكل أقل لتقلبات أسعار النفط) والكفاءة (محتوى أعلى من الطاقة) والبيئة (خفض الانبعاثات حتى ٨٠ في المائة) والمنفعة العامة (خلق الوظائف المباشرة وغير المباشرة).

٢-٢ وأشارت مجموعة عمل النقل الجوي (ATAG) في تقريرها Waypoint 2050 إلى أنه يُمكن تحقيق أهداف حيادية الكربون التي وُضعت في عام ٢٠١٣ من خلال الامتثال لقرار الإيكاو A 38-18. ولكن يعتمد ذلك على العمل الجماعي، لا الجهات المعنية في مجال الطيران فحسب، وإنّما يعتمد أيضاً على الحكومات والباحثين وقطاع الطاقة. ويعتبر التقرير Waypoint 2050 أن على الحكومات اتخاذ إجراءات ملموسة من أجل تحفيز تطوير أنواع وقود الطيران المستدام أو الاستثمار فيه، وأن أفضل السبل لتحقيق غاية القطاع لعام ٢٠٥٠ بل وتجاوزها هو بنشر أنواع وقود الطيران ومصادر الطاقة الجديدة الأخرى بشكل سريع على الصعيد العالمي. وختاماً، يشير التقرير إلى ضرورة إنتاج ما بين ٣٣٠ و٤٤٥ مليون طن من وقود الطيران المستدام مع حلول عام ٢٠٥٠.

٣-٢ في المرحلة الحالية فإن نسبة وقود الطيران المستخرج من وقود الطيران المستدام لا تتجاوز ٠,١ في المائة. ولزيادة هذه النسبة، يرى الخبراء ضرورة إنتاج ٢ في المائة في عام ٢٠٢٥، ثم تلي ذلك زيادة سريعة. ويُتَوَقَّع أن يكون هذا المستوى النقطة المحورية التي تشهد انخفاضاً في أسعار وقود الطيران المستدام، مما يؤدي إلى تعزيز الإنتاج بشكل ملحوظ. ولكن، من أجل تجاوز نسبة ٢ في المائة، ستحتاج الحكومات والسلطات إلى حشد الدعم اللازم.

٤-٢ ومن الضروري بالنسبة إلى الإيكاو بصفتها الهيئة التنظيمية الأبرز للطيران المدني الدولي أن تواصل بذل الجهود من أجل تطوير إطار تنظيمي شامل كوسيلة لتحفيز للدول والقطاعات المعنية بتطوير أنواع وقود الطيران المستدام. ولكن لم تكن الجهود الجبارة التي بذلتها الدول والصناعة كافية لتحقيق الأهداف المذكورة في التقرير عن الجدوى من تحديد الهدف الطموح الطويل الأجل والذي قُدم في معرض الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADs) في مارس/أبريل ٢٠٢٢.

٥-٢ وفي هذا السياق، أحرزت بعض الدول في إقليمنا تقدماً ملحوظاً في أنواع وقود الطيران المستدام بفضل الموارد الطبيعية وتنوع المواد الأولية والتكنولوجيات الجديدة المتوفرة. ولهذا السبب، نؤمن بأن دول أميركا اللاتينية وجزر الكاريبي تتمتع بقدرة هائلة على تطوير صناعة وقود الطيران المستدام التي من شأنها مساعدة الدول في تنميتها الاقتصادية. وبالتالي، تسعى عدة دول في الإقليم إلى الترويج لإرساء وتنفيذ سياسات تهدف إلى إنتاج وقود الطيران المستدام في المستقبل. وفي حال إعداد هذه السياسات بطريقة مستدامة على الصعيد البيئي والاجتماعي والاقتصادي، ستشكل فرصة استراتيجية لتحقيق التنمية المحلية وتنوع مصادر الطاقة الوطنية والمحلية. وفي أنحاء أخرى من العالم، أصبح وقود الطيران المستدام مهماً بالنسبة إلى الحكومات والمستثمرين من القطاع الخاص والمزارعين والرأي العام، لا سيما نظراً إلى مساهمته المحتملة في خفض انبعاثات غازات الدفيئة.

٦-٢ كما نشيد بعمل الإيكاو والدول الأعضاء فيها واللجان الإقليمية وأياتا كما ورد في الالتزام بخفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وهو ما يقتضي وضع خطة طموحة للوصول بوقود الطيران المستدام إلى ٦٥ في المئة من أجل خفض الانبعاثات. ولا شك في ضرورة التنسيق المكثف فيما بين الجهات المعنية ضمن إطار للسياسات والتوصيات الدولية.

٣- الخلاصة

١-٣ يشكّل وقود الطيران المستدام فرصة كبرى للدول حول العالم وفي إقليم أميركا اللاتينية لصالح المشاريع البيئية والاجتماعية والاقتصادية العالية الربحية على الأجلين المتوسط والطويل. ولكن يتطلب ذلك من الإيكاو المساهمة في بناء منظومة من السياسات والتوصيات الدولية التي تشمل بعض العناصر التالية على الأقل:

أ) تعزيز استخدام صناديق المناخ والبيئة العالمية من أجل تأمين الموارد الاقتصادية والتقنية التي تسمح بتحقيق الغايات الطموحة للبيئة من خلال الانتقال إلى أنواع الوقود الجديدة؛

ب) إعداد إطار للسياسات والتوصيات الدولية يمنح المستثمرين المحتملين اليقين والثقة في تمويل مرافق الإنتاج والأبحاث في الدول؛

ج) تصميم نظام معاملات المضاعفة من أجل زيادة الاستثمارات القائمة بالفعل، بالإضافة إلى شهادات الوقاية من التلوث الناجم عن قطاع الطيران الدولي، من أجل تحفيز الأبحاث والاستثمارات الميدانية وضمان المنافع الاقتصادية والبيئية والاجتماعية الواسعة النطاق؛

د) تشجيع بناء القدرات والتدريب على مواضيع مرتبطة باستخدام وقود الطيران المستدام ومنافعه دعماً للدول الأعضاء.