



## الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

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

### تعزيز الاستدامة البيئية: أهمية وقود الطيران المُستدام

(ورقة مقدّمة من الشركاء الدوليين لتطوير الطيران والابتكار والاستدامة (iPADIS))

#### الموجز التنفيذي

إن تحقيق الهدف الطموح على المدى المتوسط المتمثل في الحفاظ على صافي انبعاثات الكربون العالمية من الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى والهدف الطموح طويل الأجل المقترح (LTAG) المتمثل في صافي انبعاثات الكربون الصفرية بحلول عام ٢٠٥٠ يتطلب خفضاً سريعاً للانبعاثات داخل القطاع والقضاء عليها. ربما يوفر وقود الطيران المُستدام (SAF) أفضل إمكانات تلبية لTAG في المستقبل القريب.

ويشكل وقود الطيران المُستدام (SAF) سبيلاً مشجعاً للدول، ولا سيما البلدان النامية، لتنويع اقتصادها، وتوسيع معارفها وخبراتها التقنية، والنهوض بالتنمية التكنولوجية الوطنية، مع المساهمة الفعالة في الوقت نفسه في الحد من انبعاثات الطيران. بيد أن الاستخدام السريع لوقود الطيران المُستدام (SAF) ونشره يتطلبان إرادة سياسية وسياسات تمكينية وحوافز اقتصادية من جانب الحكومات.

**الإجراء:** يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) ملاحظة المعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) حث الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية وصناعة الطيران على إيلاء أولوية أكبر لتطوير استخدام وقود الطيران المُستدام (SAF) ونشره؛ وضع ومواءمة السياسات العالمية والإقليمية والوطنية المتعلقة بوقود الطيران المُستدام (SAF)؛ فضلاً عن التعاون مع المنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني في توعية الحكومات والمجتمعات بفوائد وقود الطيران المُستدام (SAF)؛

(ج) الطلب من الإيكاو تعزيز تعاونها مع الدول المانحة والشركاء الإنمائيين والمؤسسات المالية المنتجين والموزعين لوقود الطيران المُستدام (SAF) وغيرهم من أصحاب المصلحة المعنيين لتيسير بناء القدرات والحصول على التمويل ونقل التكنولوجيا لتمكين الدول من تطوير صناعتها في هذا المجال، بما في ذلك من خلال الشراكات والمشاريع المشتركة بين القطاعين العام والخاص.

<sup>١</sup> قدّم الشركاء الدوليون لتطوير الطيران والابتكار والاستدامة (iPADIS) هذه الورقة باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بحماية البيئة.
الآثار المالية:	ينبغي الاضطلاع بالأنشطة المُشار إليها في هذه الورقة من الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية على النحو الوارد في خطة عمل الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.
المراجع:	ورقة العمل A41-WP/369، "بيان موحد عن استمرار سياسات الإيكاو وممارساتها المتعلقة بحماية البيئة - تغيير المناخ"

## ١- المقدمة

١-١ ويشكّل تغيير المناخ تحدياً وجودياً لكوئنا، ويجب على كل دولة وقطاع اقتصادي عالمي أن يقوم بدوره للحد من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة على المناخ. ولذلك فإن أحد الأهداف الرئيسية للمبادرة هو تعزيز التنمية المُستدامة للطيران والدعوة إلى الاستدامة البيئية والحد من الأثر السلبي لنمو الطيران على تغيير المناخ.

٢-١ ومع تعافي صناعة الطيران من تأثير جائحة كوفيد-١٩، من المتوقع أن تنمو مساهمة النقل الجوي في انبعاثات الكربون العالمية وتأثيرها السلبي على تغيير المناخ. لهذا فإن iPADIS يدعو منظمة الإيكاو للمساهمة في تحقيق الهدف الجماعي الطموح العالمي متوسط الأجل المتمثل في الحفاظ على صافي انبعاثات الكربون العالمية من الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى.

٣-١ كما يدعم نظام iPADIS نظر هذه الجمعية في هدف طموح جماعي طويل الأجل (LTAG) للطيران الدولي لاصافي انبعاثات الكربون الصفرية بحلول عام ٢٠٥٠ على النحو المبين في ورقة العمل A41-WP/369، "البيان الموحد لاستمرار سياسات وممارسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة - تغيير المناخ".

## ٢- المناقشة

١-٢ الطيران هو محرك رئيسي للتجارة العالمية والسياحة ومساهم رئيسي مباشر وغير مباشر في الناتج المحلي الإجمالي للدول. إن استمرار الوصول إلى الفوائد الاجتماعية والاقتصادية للطيران أمر مهم لجميع دول وشعوب العالم. وبالنسبة للبلدان النامية مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية، على سبيل المثال، يعد النقل الجوي مطلباً وجودياً لازدهارها وتكاملها الاجتماعي والاقتصادي في العالم، وفي نهاية المطاف تحقيق أهداف التنمية المُستدامة الخاصة بها. بيد أن معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية معرضة أيضاً لارتفاع مستويات المحيطات، والفيضانات، وتآكل التربة، وموجات الحر الحارقة، والجفاف، والتصحر، وغير ذلك من عواقب الاحترار العالمي.

٢-٢ وقد اضطلع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، بدعم من هيئاته التقنية وأمانته، بعمل هائل في جميع جوانب سلة التدابير الرامية إلى التصدي لتغيير المناخ، بما في ذلك معايير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في تكنولوجيا

الطائرات؛ و التحسينات التشغيلية؛ وقود الطيران المُستدام (SAF) وتنفيذ خطة تعويض الكربون وخفضه للطيران الدولي (CORSA).

٣-٢ ويتوقف نجاح جهود الإيكاو بشأن حماية البيئة في نهاية المطاف على التعاون العالمي حيث لا يتخلف أي بلد عن الركب في الحصول على فرص عادلة للمشاركة في النقل الجوي وتطوير قطاع الطيران المدني فيه، وحيث يتم تشجيع ودعم كل دولة عضو في الإيكاو للمساهمة بدورها في تحقيق الأهداف البيئية العالمية.

٤-٢ تشيد iPADIS بالبحث والتطوير المستمرين لنظام الدفع بدون انبعاثات باستخدام مصادر مبتكرة للطاقة في النقل الجوي مثل الهيدروجين والكهرباء المتجددة. وترحب iPADIS أيضاً بالتركيز الحالي على تعزيز تكنولوجيات وقود الطائرات منخفض الكربون. ومع ذلك، تعتقد iPADIS أن وقود الطيران المُستدام (SAF) يوفر أفضل الإمكانيات لتلبية LTAG في المستقبل القريب.

٥-٢ أولاً، تم إثبات سلامة الرحلات الجوية باستخدام وقود الطيران المُستدام (SAF). ثانياً، كقطاع ناشئ، يوفر وقود الطيران المُستدام (SAF) فرصاً أوسع يمكن تحقيقها للوافدين الجدد. ويعد وقود الطيران المُستدام (SAF) وسيلة مشجعة للدول وخاصة البلدان النامية لتتنوع اقتصادها، وتوسيع معارفها وخبراتها التقنية، والنهوض بتطورها التكنولوجي، مع المساهمة الفعالة في الوقت نفسه في الحد من انبعاثات الطيران وتحقيق هذا التأثير. وإذا كان LCAF ثمرة معلقة منخفضة بالنسبة للاقتصادات النامية والناشئة ذات الصناعات القوية للنفط والغاز، فإن أطر العمل الحرة ينبغي أن تكون ذات أهمية خاصة للبلدان غير المنتجة للنفط.

٦-٢ وكثيراً ما يعرب عن القلق إزاء تأثير وقود الطيران المُستدام (SAF) على الأمن الغذائي الناشئ عن استخدام الأراضي الصالحة للزراعة لزراعة بعض المواد الأولية القائمة على المحاصيل فضلاً عن حماية التنوع البيولوجي. ومع ذلك، هناك الآن العديد من مسارات تحويل الوقود المثبتة على أساس مجموعة واسعة من المواد الأولية الأخرى بما في ذلك المحاصيل غير الغذائية والمخلفات الزراعية والكتلة الحيوية والدهون المتبقية والنفايات البلدية والصناعية. فمن الأفضل زراعة المواد الأولية في الأراضي القاحلة التي لا تكون جيدة لإنتاج المحاصيل.

٧-٢ وقد أظهرت العديد من دراسات الجدوى أن معظم الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي يمكن أن تشارك وتستفيد من تطوير ونشر وقود الطيران المُستدام (SAF) بطريقة مسؤولة اجتماعياً وصديقة للبيئة، بما في ذلك في إنتاج المواد الأولية وتكرير وتخزين وتوزيع هذه الأطر الآمنة. والمطلوب من أي حكومة للاستفادة من القطاع الناشئ في وقود الطيران المُستدام (SAF) هو الإرادة السياسية فضلاً عن السياسات التمكينية والحوافز الاقتصادية.

### ٣- الاستنتاج

١-٣ بحث معهد منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء وصناعة الطيران على إيلاء أولوية أكبر لتطوير وقود الطيران المُستدام (SAF) ونشره. وينبغي لمنظمة الطيران المدني الدولي والمنظمات الإقليمية أن تكثف التزاماتها الرفيعة المستوى من أجل وضع سياسات عالمية وإقليمية ووطنية منسقة بشأن وقود الطيران المُستدام (SAF). وفي هذا الصدد، سيكون التعاون مع المنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني مفيداً للغاية في توعية الحكومات والمجتمعات بفوائد وقود الطيران المُستدام (SAF).

٢-٣ وباعتبار النقل الجوي من المستعملين النهائيين لوقود الطيران المُستدام (SAF)، يكتسب التعاون الفعال مع القطاعات الأخرى ذات الصلة بإنتاج وقود الطيران المُستدام (SAF) وتوزيعه على الصعيد العالمي أهمية حاسمة. وينبغي لمنظمة الطيران المدني الدولي أن تتعاون مع الدول المانحة والمؤسسات المالية وشركاء التنمية لتيسير بناء القدرات وحصول الدول النامية على التمويل ونقل التكنولوجيا. وينبغي للدول أن تستفيد من العديد من مصادر التمويل الأخضر المتاحة، والشراكات بين القطاعين العام والخاص، والمشاريع المشتركة لتطوير صناعاتها في مجال التمويل المُستدام.

— انتهى —