



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال : حماية البيئة - الطيران الدولي وتغيّر المناخ

الأدوار المحلية والدولية لخرائط الطريق المُتعلّقة بتعزيز الحد

من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران

(مُقدّمة من اليابان)

الموجز التنفيذي

سيكون من الضروري الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي بغرض تلبية الحد الأدنى لخفض درجة حرارة الجو المنصوص عليه في اتفاق باريس ومنع تغيّر المناخ الذي لا رجعة فيه. وعلى هذا النحو، تعمل اليابان على تعزيز الإجراءات العاجلة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي. وتعجلاً بهذه الإجراءات، فقد بذلت اليابان جهوداً مختلفة على المحاور التالية:

- وضع خرائط طريق لتعزيز الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران؛
- تعديل قانون الطيران المدني؛
- تنظيم مجالس مشتركة بين القطاعين العام والخاص بغرض الحد من الكربون الناجم عن قطاع الطيران.

وإلى جانب ذلك، فلدى الإيكاو عدة مبادرات تهدف إلى دعم البلدان النامية من خلال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، وما إلى ذلك. وتتوقّع اليابان أن يواصل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) الحالي دعم هدف طموح عالمي طويل الأجل يُتوقّع أن تعتمد الجمعية العمومية في دورتها هذه. وتعتقد اليابان أن تقاسم أفضل الممارسات لكل دولة، بما في ذلك جهود اليابان، سيشدّد همم الدول الأعضاء من أجل بذل الجهود الرامية إلى الحد من الكربون الناجم عن انبعاثات الطيران تحقيقاً للهدف الطموح طويل الأجل.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى أن:

(أ) تأخذ علماً بمضمون ورقة العمل هذه؛

(ب) تشجع الدول الأعضاء على تبادل التجارب بشأن الجهود المبذولة للحد من الكربون الناجم عن انبعاثات الطيران من خلال

برامج الإيكاو مثل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)؛

(ج) تشجع الدول الأعضاء على المشاركة في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل بالهدف الاستراتيجي المُتعلّق بحماية البيئة.

لا توجد	الأثار المالية:
وثيقة الإيكاو Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٩) وثيقة الإيكاو Doc 10178، تقرير عن الاجتماع رفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (HLM-LTAG)	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تفيض أنشطة الطيران الدولي بانبعاثات من غاز ثاني أكسيد الكربون تعادل تلك الناجمة عن جميع القطاعات في ألمانيا أو كوريا الجنوبية، ويجب معالجتها بشكل مناسب. وينص اتفاق باريس على السعي إلى الحد من متوسط الزيادة في درجة الحرارة إلى حدود ١.٥ درجة مئوية، كما يشير تقرير التقييم السادس الصادر عن الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (AR6) (IPCC) إلى أن خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ يمكن أن يحد من متوسط الزيادة في درجة الحرارة إلى حدود ١.٥ درجة مئوية، ويقلل من تواتر الكوارث الطبيعية. ومن الضروري اتخاذ الإجراءات المناسبة للتصدّي لتغير المناخ، ما يستتبع بالتالي ضرورة الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي لتلبية الحد الأقصى للزيادة في درجة الحرارة ومنع تغيير المناخ الذي لا رجعة فيه.

٢-١ اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها السابعة والثلاثين التي عُقدت في عام ٢٠١٠، الهدف العالمي الطموح في مجال الطيران الدولي المتمثل في تحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٥٠ والنمو المحايد للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ فصاعداً. وتحقيقاً لهذا الهدف، اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو، في دورتها التاسعة والثلاثين التي عُقدت في عام ٢٠١٦، خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي المعروفة باسم خطة كورسيا، وجرى في عام ٢٠١٨ اعتماد المُجلد الرابع من ملحق الإيكاو السادس عشر الذي ينص على القواعد والتوصيات الدولية المُتعلّقة بتنفيذ خطة كورسيا. وعلاوة على ذلك، واستناداً إلى المناقشة التي دارت في الفرقة الخاصة المعنية بالأهداف الطموحة الطويلة الأجل التابعة للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP LTAG-TG) وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨، سُنِّقَ هدف طموح طويل الأجل ومن المتوقع اعتماده في الدورة ٤١ للجمعية العمومية للإيكاو.

٣-١ وتؤيد اليابان تأييداً تاماً الجهود البيئية التي تبذلها الإيكاو، ومن وجهة النظر القائلة بأن الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي بات مسألة ملحة، فإن اليابان ما فتئت تدعو إلى اتخاذ إجراءات عاجلة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي. وفي اليابان، تم إدخال نظام الرصد والإبلاغ والتحقق فيما يتعلّق بتنفيذ خطة كورسيا من أجل مُشغلي الطائرات، وذلك وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة التي جرى اعتمادها في عام ٢٠١٨، كما تم إدخال متطلبات التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠ من خلال تعديل اللوائح المحلية كدولة تشارك مشاركة طوعية. وعلاوة على ذلك، فقد تم تحديد هدف الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران المحلي في إطار خطة شاملة محلية يابانية لمكافحة تغيير المناخ العالمي.

٤-١ وتعرض ورقة العمل هذه جهود اليابان، بما في ذلك وضع خرائط طريق لتعزيز الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران وهدف نشر وقود الطيران المستدام كإجراء ملموس، كما تناقش المساهمات في جهود الإيكاو الرامية إلى الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي.

٢- جهود اليابان من أجل الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران

١-٢ وضع خرائط طريق لتعزيز الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران

١-١-٢ من أجل المساهمة في إجراءات الإيكاو الرامية إلى الحد من الكربون الناجم عن شبكة طيران دولية والحفاظ على ذلك، لا بد من التعجيل بالإجراءات ذات الصلة الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وفي سبيل مناقشة الحلول بين الحكومة وأوساط الصناعة، أنشأت اليابان في مارس ٢٠٢١ مجموعة الدراسات المعنية بخفض ثاني أكسيد الكربون الناجم عن قطاع تشغيل الطائرات بغرض النظر في تدابير خفض الانبعاثات باتباع النهج الثلاثة التالية:

(أ) إدخال تكنولوجيات جديدة في الطائرات والمعدات؛

(ب) تحسين عمليات الطيران عن طريق تجديد خدمات الملاحة الجوية؛

(ج) تشجيع استخدام وقود الطيران المستدام.

٢-١-٢ وبعد مناقشات مكثفة دارت داخل اللجنة، تم الاتفاق على ثلاث خرائط طرق للتكنولوجيا والعمليات ووقود الطيران المستدام، بما في ذلك كل خطة عمل وجدول زمني مستقبلي، وتم نشر ذلك في شهر ديسمبر ٢٠٢١. وتعزز خرائط الطريق إحراز التقدم بشكل سلس ومترد من أجل المضي قدماً بشأن مختلف الإجراءات المتعلقة بالحد من الكربون الناجم عن قطاع الطيران، والتي يتعين على أصحاب المصلحة اتخاذها وتنفيذها وفقاً لجدولها الزمني. وعلاوة على ذلك، ففي حين أنه يلزم ضخ استثمارات هائلة، من المتوقع جذب الاستثمارات إلى قطاع الطيران من خلال توضيح جدول زمني محدد لإجراءات الحد من الكربون.

٣-١-٢ وترد خريطة الطريق الخاصة بإدخال تكنولوجيات جديدة تتعلق بالطائرات والمعدات في الشكل ١ من المرفق. وفي خريطة الطريق هذه، يجري تطوير القواعد القياسية في مجال السلامة بما في ذلك التوحيد القياسي الدولي من أجل تعزيز الإدخال المبكر للتكنولوجيات الجديدة المتعلقة بالطائرات التي تعمل بالطاقة الكهربائية أو بالهيدروجين وخفض/تحسين الوزن.

٤-١-٢ ويبيّن الشكل ٢ من المرفق خريطة الطريق المتعلقة بتحسين عمليات الطيران عن طريق تجديد خدمات الملاحة الجوية. وتعتزم اليابان اتخاذ تدابير لتحسين الكفاءة في كل مرحلة تشغيلية وتحسين تدفق الحركة الجوية بشكل كامل من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والاستجابة لزيادة الحركة الجوية في المستقبل أيضاً.

٥-١-٢ ويرد في الشكل ٣ من المرفق خريطة الطريق المتعلقة بتشجيع استخدام وقود الطيران المستدام. إذ إنه من الضروري تشجيع استخدام وقود الطيران المستدام من أجل تطوير وتصنيع ونشر وقود الطيران المستدام المنتج محلياً بطريقة سريعة، ولذلك، اتخذت اليابان الإجراءات ذات الصلة لبناء سلاسل التوريد لاستخدام وقود الطيران المستدام بما في ذلك ما يُستورد منه من أجل الطيران المحلي / الدولي. وبالإضافة إلى ذلك، فقد حددت اللجنة هدفاً ملموساً لحجم استخدام وقود الطيران المستدام لتعزيز الإمدادات منه بشكل مترد، وذلك من خلال "استبدال وقود الطيران المستدام بكمية ١٠٪ من الوقود الذي تستهلكه شركات الطيران اليابانية بحلول عام ٢٠٣٠". وقد تم الإعلان في اليابان رسمياً عن مشاريع إنتاج وقود الطيران المستدام من قبل شركات النفط واحدة تلو الأخرى منذ بداية عام ٢٠٢٢، وتجدر الإشارة إلى أن تحديد الدولة لهدف رقمي ملموس فيما يتعلق بوقود الطيران المستدام قد عزز مشاريع شركات النفط.

٢-٢ تعزيز الإجراءات وفقاً لخرائط الطريق

١-٢-٢ من أجل تعزيز الإجراءات الرامية إلى الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران في هذه الميادين الثلاثة، ووفقاً لخرائط الطريق هذه، يلزم ألا يقتصر بذل الجهود التعاونية على قطاع الطيران فحسب، بل أيضاً مختلف الأطراف المعنية

من القطاعين العام والخاص. ومن أجل تعزيز العلاقة بين الأطراف المعنية أصحاب المصلحة وتشجيع الإجراءات اللازمة، أنشأت اليابان مجالس مشتركة بين القطاعين العام والخاص في كل مجال في عام ٢٠٢٢، حيث ينضم إليها الأطراف المعنية من كلا من القطاعين، العام (الوزارات والوكالات ذات الصلة) والخاص (الشركة المُصنِّعة وشركات النقل الجوي وما إلى ذلك) لمناقشة القضايا المتصلة بتنفيذ إجراءات الحد من الكربون الناجم في كل مجال بشكل تعاوني.

٢-٣ جهود أخرى: تعديل قانون الملاحة الجوية المدنية، وما إلى ذلك.

١-٣-٢ بالإضافة إلى الإجراءات المذكورة أعلاه، تم تعديل قانون الطيران المدني الياباني والتشريعات الأخرى في يونيو ٢٠٢٢. وجاء فيه أنه يتعين أن يضع وزير النقل السياسة الأساسية للحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران بناء على هذا التعديل. وتضمنت السياسة الأساسية هدفا للحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران والإجراءات التي يتعين على أصحاب المصلحة اتخاذها. ويجوز لمُشغلي الطائرات ومديري المطارات اليابانيين وضع خطط خاصة بهم للحد من الكربون وفقا للسياسة الأساسية، والحصول على موافقة وزارية تؤدي إلى تعزيز وتسهيل الجهود المبذولة للحد من الكربون من قبل مختلف أصحاب المصلحة. وتشجع اليابان على المزيد من بذل الجهود للحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران من خلال استخدام هذا الإطار أيضا.

٣-٣ مبادرة الإيكاو للمساعدة على الحد من الكربون ومساهمة اليابان في هذا الصدد

١-٣-٣ في ضوء الأساس القائل بأن الطائرات قادرة على التحليق عبر الحدود الوطنية ويمكن تسجيلها في أي دولة، من الضروري أن يكون المسعى جماعيا نحو الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي، وأن تعمل كل دولة بشكل تعاوني. وتحققا ذلك، لا بد من تقديم المساعدة، لا سيما من أجل البلدان النامية. واستنادا إلى وجهات النظر هذه ومبادئ عدم التمييز التي وضعتها الإيكاو التي ما فتئت تنفذ أنشطة لبناء القدرات من أجل الحد من الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي من خلال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA). وإذ تؤيد اليابان تأييدا تاما برنامج الإيكاو المُتعلِّق بأنشطة بناء القدرات من أجل الحد من الكربون، فإنها ما فتئت تقدم المساعدة الفنية إلى ستة بلدان من خلال شراكات الأصدقاء في إطار برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في خطة كورسيا.

٢-٣-٣ وفيما يتعلق بالهدف الطموح طويل الأجل، الذي يتوقع اعتماده في دورة الجمعية العمومية هذه، فلا يزال من الضروري تقديم الدعم للبلدان النامية نحو تحقيق هذا الهدف. وفي هذا الصدد، تم في ختام الاجتماع الرفيع المستوى الذي عقد في يوليو الماضي بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (HLM-LTAG) وصف ضرورة الدعم وبرنامج التعاون المُكْرَس بالهدف الطموح طويل الأجل من أجل تبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات وتقديم الإرشادات.

٣-٣-٣ وفي إطار هذا الجهد، أطلقت الإيكاو في ٢٠٢٢/٦/١ برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) من أجل مساعدة الدول على تطوير ونشر وقود الطيران المستدام الذي تود اليابان أن تسهم فيه بنشاط. وعلاوة على ذلك، فقد جاء في ختام الاجتماع الرفيع المستوى المذكور أنه ينبغي توسيع نطاق برنامج ACT-SAF ليشمل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب فيما يتعلّق بالهدف الطموح طويل الأجل (ACT-LTAG).

٤-٣-٣ وتسلم اليابان بأن جهودها المبذولة لوضع خريطة طريق والعمل التعاوني تشمل القطاع غير الجوي المذكور في الفقرة ٢-١-٥ والقسم ٢-٢ يمكن أن تكون أمثلة مفيدة للدول الأخرى التي تعتزم توسيع نطاق تطوير ونشر وقود الطيران المستدام. وتشير الإيكاو إلى أهمية خطة عمل الدولة كأداة لرصد التقدم الذي تحرزه كل دولة في مجال الحد من الكربون. ويمكن

أن تكون خريطة طريق اليابان وتجربتها ذات الصلة مثالين مفيدتين عندما تضع كل دولة خطة عملها الوطنية أو تقوم بتقيحها. كما تدرك اليابان أن الاستعانة بتجربتها فيما يتعلق بالجهود الأخرى الرامية إلى الحد من الكربون قد تكون مفيدة عندما تتخذ دول أخرى إجراءات للحد من الكربون الناجم عن قطاع الطيران. وترغب اليابان في المساهمة في الحد من الكربون الناجم عن قطاع الطيران بشكل عام من خلال أنشطة مثل تبادل التجارب والمعارف من خلال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) وما إلى ذلك.

٤ - الخلاصة والاستنتاج

١-٤ من أجل تنفيذ الحد من الكربون الناجم عن قطاع الطيران، من المفيد وضع خريطة طريق في ضوء تعزيز جهود أصحاب المصلحة، كما أنه من المتوقع تحديدا مشاركة أصحاب المصلحة من خارج قطاع الطيران وجذب الاستثمارات أيضا.

٢-٤ وعلاوة على ذلك، فإن تقاسم هذه المعارف والتجارب فيما بين الدول أمرٌ مفيدٌ من أجل تنفيذ الحد من الكربون الناجم عن قطاع الطيران، لا سيما فيما يتعلق بتنفيذ الأعمال الرامية إلى تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل في ضوء أنشطة بناء القدرات.

APPENDIX

JAPAN'S ROADMAPS FOR PROMOTING DECARBONIZATION OF AVIATION

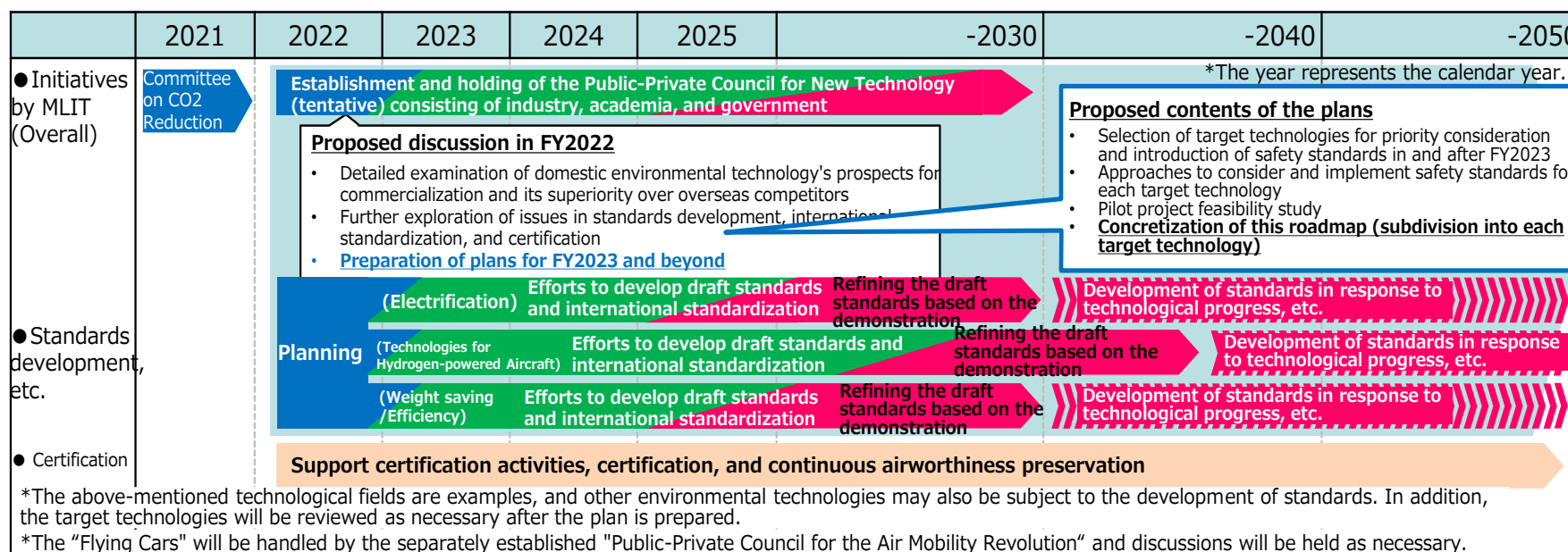


Fig.1 Roadmap for introduction of new technologies into aircraft and equipment

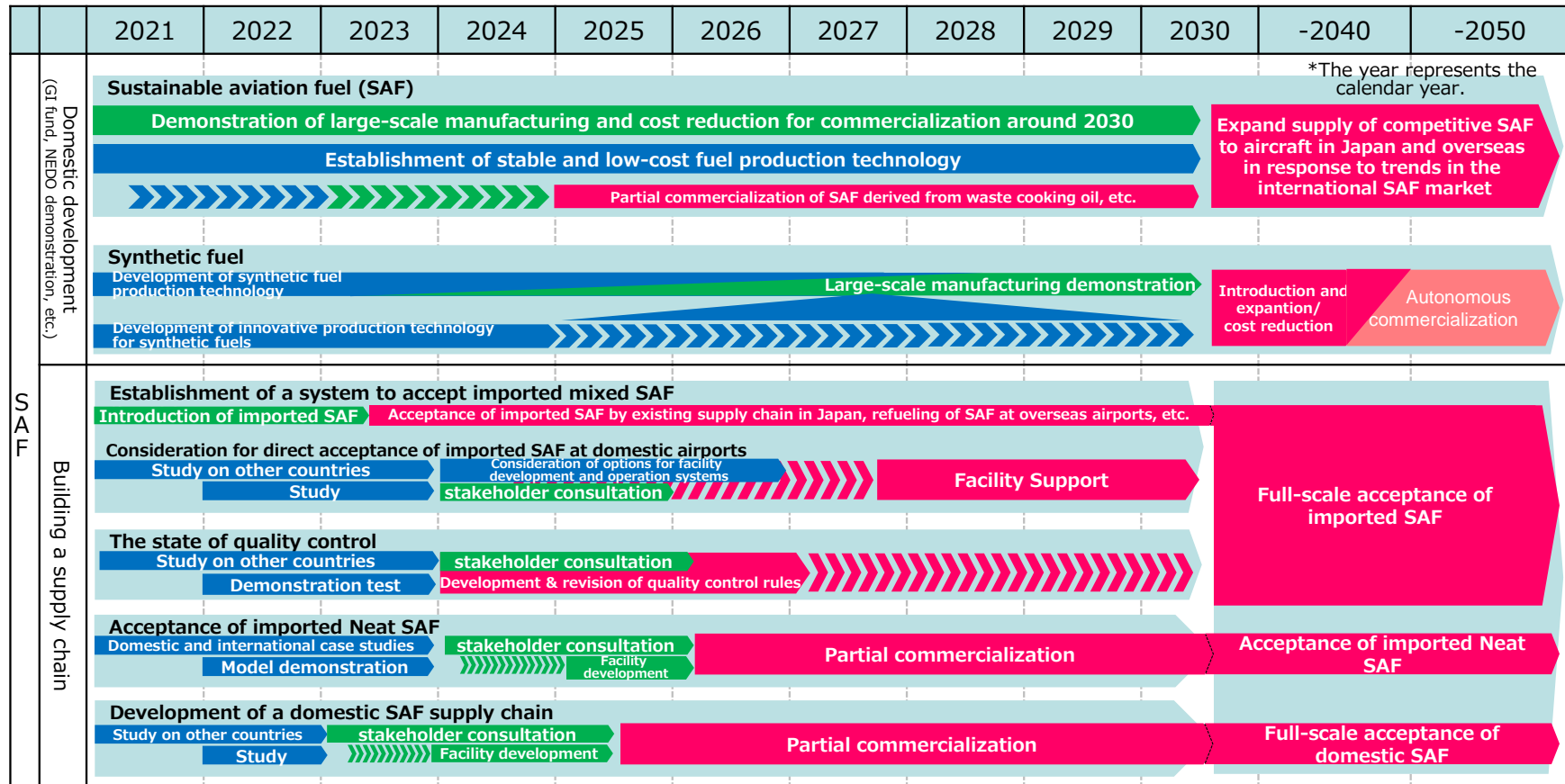


Fig.3 Roadmap for promotion of the introduction of sustainable aviation fuel (SAF) (Part I)

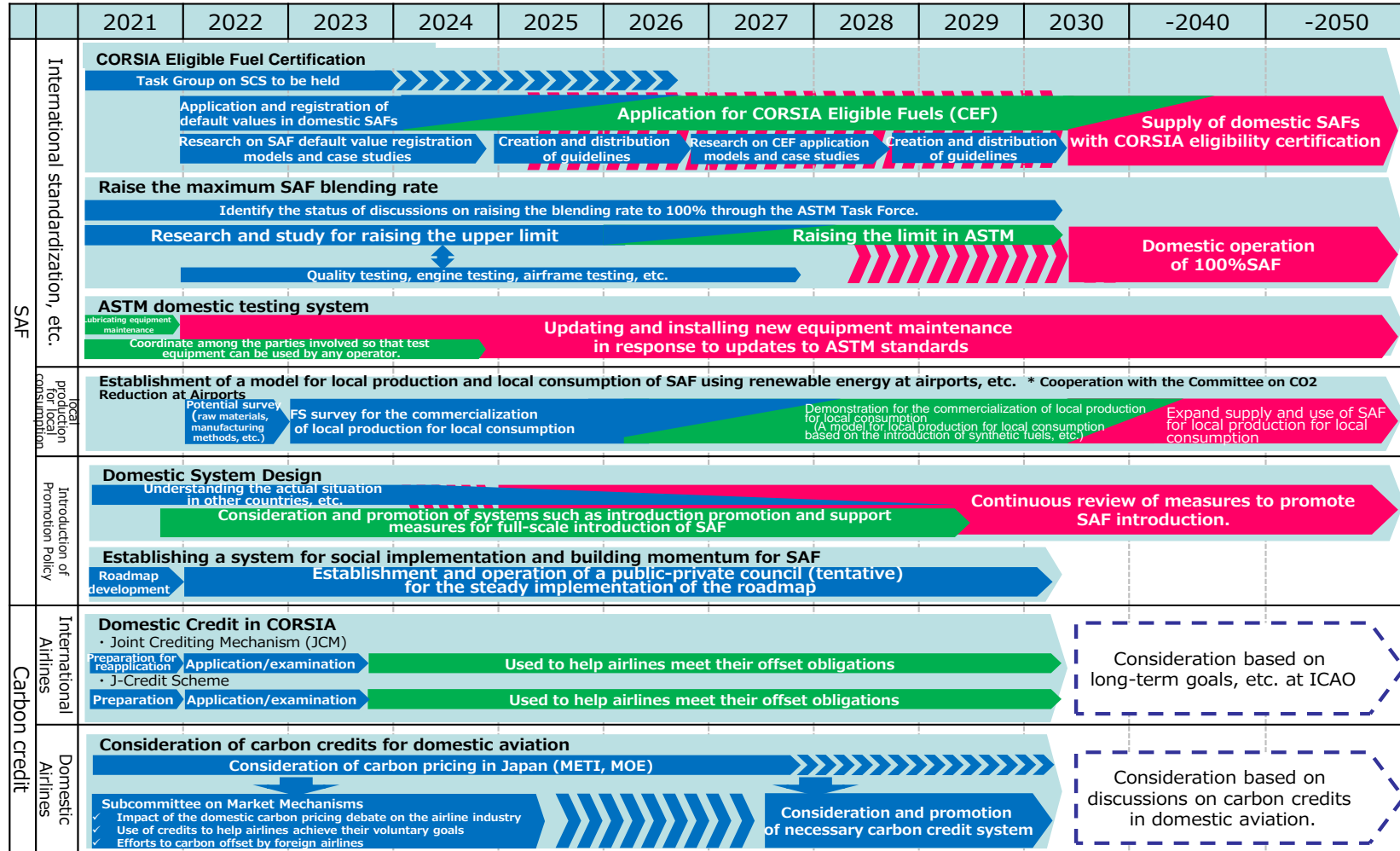


Fig.3 Roadmap for promotion of the introduction of sustainable aviation fuel (SAF) (Part II)