



مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)

دبي، الإمارات العربية المتحدة، من ٢٠ إلى ٢٤/١١/٢٠٢٣

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: السياسات الداعمة من أجل إنتاج ونشر الطاقة النظيفة في مجال الطيران
البند رقم ٥ من جدول الأعمال: استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المُستدام، بما في ذلك الوقود
البديل المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، من أجل تحديد
الإطار العالمي

السياسات الداعمة لهدف كمي عالمي طموح وجماعي لوقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران

ورقة مُقدّمة من إسبانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^١ فيه، والدول
الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٢ والمنظمة الأوروبية
لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول))

الموجز

تقدم ورقة العمل هذه مقترحا بأن يتضمن الإطار العالمي للطاقة النظيفة لأغراض الطيران هدفا
عالميا طموحا وجماعيا لعام ٢٠٥٠ من أجل أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران ومسارا
لتحقيق ذلك.

ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا،
فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا
الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

١- اعتماد هدف كمي عالمي طموح وجماعي لوقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران

١-١ اعتمد القرار ٤١-٢١ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو هدفا طموحا طويل الأجل يتمثل في خفض صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ (LTAG). ويطلب القرار ذاته من مجلس الإيكاو "عقد المؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام بما في ذلك الوقود البديل المنخفض الكربون وأنواع الطاقات النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، من أجل تحديد إطار عالمي".

٢-١ وتدعو رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠، التي اعتمدها المؤتمر الثاني بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/2) في عام ٢٠١٧، المؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) إلى "[...] تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لتضمينها الاستعاضة عن حصة محددة من أنواع وقود الطيران التقليدي بأنواع وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وبيان الانخفاضات في الانبعاثات الكربونية التي يحققها استخدام أنواع وقود الطيران المستدام".

٣-١ في رحلة التحول بشأن الطاقة المستخدمة لأغراض الطيران، يجب الاسترشاد بالهدف الطموح طويل الأجل الذي يتماشى مع هدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس. ويرتكز هدف الوصول بصافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر على الأساس العلمي الوارد في تقرير لجنة حماية البيئة في مجال الطيران حول جدوى تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل^٣. ويتضمن هذا التقرير ثلاثة سيناريوهات متكاملة، تظهر جميعها جدوى الحد بشكل كبير من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠٥٠. ولا يصل أي من هذه السيناريوهات بصافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ باستخدام تدابير داخل قطاع الطيران منفردا. غير أن جميع السيناريوهات تظهر أنه ضمن سلة التدابير التي حددتها الإيكاو، فإن أكبر مساهمة إلى حد بعيد في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون هي تلك التي يحققها استخدام وقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقات النظيفة الأخرى لأغراض الطيران.

٤-١ إن اتفاق المؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) بشأن تحديد هدف كمي عالمي طموح وجماعي لعام ٢٠٥٠، مدعوم بمسار لتحقيقه، أمر أساسي للحفاظ على الزخم الذي حققه اعتماد هدف عالمي طموح طويل الأجل، وذلك من أجل إرسال إشارة واضحة من خلال الإيكاو بشأن التزام الدول ومجتمع الطيران الدولي بتفعيل هذا الهدف العالمي الطموح طويل الأجل وإفساح المجال للاستثمارات بالحجم الذي يناسب هذا الطموح. ومن الضروري توفير الاطمئنان السياسي طويل الأجل وحشد الصناعة العالمية المسؤولة عن إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقات النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، فضلا عن جذب المستثمرين من القطاعين العام والخاص.

٥-١ وسيعتمد تحقيق هدف ومسار التحول إلى الطاقات النظيفة لأغراض الطيران على إطار عالمي كلي وشامل يشمل السياسات العامة وعمليات التخطيط والإطار التنظيمي ودعم التنفيذ وتبدير التمويل. ويجدر الإشارة إلى أن جميع هذه العناصر ضرورية من أجل تحقيق هذا الهدف.

٦-١ شملت الأعمال التحضيرية للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) إجراء مشاورات مختلفة مع القطاع المالي، وعقد خمس حلقات دراسية (ندوات) إقليمية بيئية، وإجراء مشاورات بشأن السياسات العامة والتمويل

^٣ <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

ومشاوره أخرى بشأن النتائج تمهيدا لعقد المؤتمر. وكانت هذه المشاورات حاسمة لفهم شواغل الدول غير الممثلة في المجلس بشكل أفضل، والسماح بإجراء حوار بناء ومنفتح من أجل التوصل إلى اتفاق بشأن الإطار العالمي الذي من شأنه تفعيل الهدف العالمي الطموح طويل الأجل من أجل التدابير المتعلقة بأنواع الوقود.

٧-١ ومن أجل إرسال إشارة واضحة إلى الحاجة الملحة للاستثمار في أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وضمان وجود مسار عملي لتحقيق هدف عام ٢٠٥٠، ينبغي أن تتضمن رؤية عام ٢٠٥٠ المحدثة بشأن أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران مسارا نحو تحقيق هذا الهدف. ويجدر القول بأن تحديد هذا المسار بشكل دوري سيمكن من رصد التقدم المحرز نحو تحقيق هذا الهدف، وضمان إمكانية تعديل السياسة والدعم بسرعة إذا لزم الأمر، وتوفير الرؤية والطمأنينة للمستثمرين في السوق العالمية في الأجل المتوسط. وعلى وجه الخصوص، يُعد تحديد المسار لعام ٢٠٣٠ خلال المؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل أمرا بالغ الأهمية لتشجيع العمل الصناعي السريع والاستثمارات في جميع أنحاء العالم في أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران.

٨-١ سيجري اعتماد هذا الهدف والمسار في إطار الهدف الشامل العالمي الطموح طويل الأجل، وبالتالي فإنه لا ينشئ أي التزامات محددة على أي دولة أو منطقة بمفردها. وينبغي للدول أن تصمم سياساتها لتحفيز إنتاج واستخدام أنواع وقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران باستخدام الإرشادات السياسية التي تقدمها الإيكاو.

٩-١ ويجب أن يسير العمل على تحقيق الهدف والمسار لعام ٢٠٥٠ بشكل تدريجي بما يتسق مع السيناريو الثالث المتكامل بشأن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، الذي من شأنه أن يضع الطيران الدولي في أفضل وضع للوصول بصافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ دون اعتماد زائد على تخفيض الانبعاثات خارج قطاع الطيران. ويتسق هذا المستوى من الطموح مع الفقرة ٢١ من القرار ٤١-٢١ الصادر عن الجمعية العمومية التي يدعو فيها المجلس والدول والمنظمات إلى السعي لتحقيق أقصى مستوى ممكن من التقدم في تنفيذ تدابير للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون داخل قطاع الطيران.

١٠-١ يجب تحديد المسار من أجل أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران صوب عام ٢٠٥٠ بشكل يتسق مع الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. ويجدر الإشارة إلى أن تحديد هذا المسار بشكل دوري سيمكن من رصد التقدم المحرز نحو تحقيق هذا الهدف، ويضمن إمكانية تعديل السياسة والدعم بسرعة إذا لزم الأمر، وتوفير الرؤية والطمأنينة للمستثمرين في السوق العالمية في الأجل المتوسط. وعلى وجه الخصوص، يُعد تحديد المسار لعام ٢٠٣٠ خلال المؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل أمرا بالغ الأهمية لتشجيع العمل الصناعي السريع والاستثمارات في جميع أنحاء العالم في أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران في نطاق زمني متوافق مع الهدف العالمي الطموح طويل الأجل.

١١-١ ويُعد اختيار المقياس أمرا ضروريا لتحديد الهدف والمسار لأنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران ومقياس مساهمة هذه الأنواع من الطاقات في إحراز تقدم نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. ويقدم العمل الفني الذي اضطلعت به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، الذي تلخصه ورقة العمل WP/4، تقييما شاملا لعملية اختيار المقياس. وفي ذلك التقييم، حُدِّد المقياسان المُعَبَّر عنهما "كمتوسط مرجح لكثافة الكربون في الوقود" (الخيار ٧) أو "كنسبة مئوية للانخفاض في الانبعاثات نتيجة لاستخدام أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران" (الخيار ٦) باعتبارهما الأنسب، فكلاهما يسمح باعتماد جميع أنواع الوقود بما يتناسب مع الانخفاضات المحققة في الانبعاثات ويتسق مع منهجيات خطة كورسيا ويوفر معيارا للمقارنة. ونحن نُعرب عن تفضيلنا للمقياس المُعَبَّر عنه "كنسبة مئوية للانخفاض في الانبعاثات نتيجة لاستخدام أنواع الطاقات النظيفة لأغراض

الطيران" نظرا لأنه يسمح بمزيد من السهولة في التفاهم والتواصل مع عامة الجمهور. كما يمكن وصف هذا المقياس بأنه "النسبة المئوية للانخفاض في كثافة الانبعاثات بالمقارنة بسيناريو خط الأساس المرجعي لاستخدام الوقود الأحفوري بنسبة ١٠٠٪".

٢- السياسات الداعمة

١-٢ لا يمكن ترجمة هدف كمي عالمي طموح وجماعي إلى التزام محدّد على الصعيد الوطني أو الإقليمي، وإنما ينبغي تشجيع الدول والأقاليم على تطوير وتنفيذ سياساتها المتعلقة بأنواع وقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقات النظيفة الأخرى لأغراض الطيران بغية دعم تحقيق الهدف، ومن ثم تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. ويجدر الإشارة إلى أنه لا توجد سياسة واحدة تناسب الجميع بحيث يمكن تطبيقها بشكل موحد على الصعيد العالمي، وإنما ينبغي لكل دولة أو منطقة وضع السياسات وفقا لظروفها وقدراتها المحلية.

٢-٢ وبالإضافة إلى خفض الانبعاثات، فإن إنتاج أنواع طاقات نظيفة لأغراض الطيران يوفر فوائد اجتماعية-اقتصادية كبيرة للدول والأقاليم. ويوفر تنوع التكنولوجيات الحالية والمحتملة المتعلقة بأنواع الوقود ومسارات الإنتاج والمواد الأولية إمكانات إنتاج واسعة النطاق لأنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران على نطاق مختلف الدول والأقاليم الجغرافية، مع ما يترتب على ذلك من تأثير اقتصادي إيجابي وخلق فرص للعمل. وفي حين أن معظم أنواع الوقود الأحفوري تأتي حاليا من عشرين بلدا تقريبا حول العالم، فإن معظم الدول يمكن أن تصبح منتجة لأنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران بدرجات متفاوتة.

٣-٢ ويعد تحديد سياسات وطنية أو إقليمية فعّالة شرطا مسبقا للدول لاغتنام هذه الفرص لإنتاج أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، مما يقلل الفجوة السعرية مع أنواع الوقود التقليدي، ويساعد على تهيئة بيئة مطمئنة لجذب الاستثمارات.

٤-٢ ونحن نرحب بمجموعة أدوات السياسات الواردة في مشروع الإطار العالمي. وهي مكملة جيدة لمبادرة الإيكاو بشأن إرشادات السياسات المتعلقة بأنواع وقود الطيران المستدام، وهو أمر ضروري لتوجيه الدول أو الأقاليم في سياق دعمها من أجل تطوير سياساتها المتعلقة بأنواع وقود الطيران المستدام. وينبغي للإيكاو أن تحدث هذه الإرشادات بانتظام بحيث يمكن أن تكون بمثابة قاعدة مرجعية لأفضل الممارسات.

٥-٢ وقد وضعت العديد من الدول حول العالم، أو أنها بصدد وضع، سياساتها لإنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام، مما سيسهم في بلوغ الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. وقد أرسل ذلك إشارة هامة إلى سوق أنواع وقود الطيران المستدام أدت بالتالي إلى زيادة إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام. ومع قيام المزيد من الدول بوضع وتنفيذ سياساتها في هذا الصدد، فإن ذلك سيؤدي إلى زيادة إنتاج واستخدام أنواع وقود الطيران المستدام.

٦-٢ ويجدر الإشارة إلى أن مشهد سوق أنواع وقود الطيران المستدام أخذ في التغير بسرعة مع تواصل الإعلان في قطاع الصناعة عن مشاريع جديدة تجلب قدرات جديدة إلى السوق. وترصد أدوات الإيكاو لتتبع أنواع وقود الطيران المستدام هذه التطورات على الصعيد العالمي. وينبغي للإيكاو أن تواصل رصد التطورات في إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام واستخدامها، وأن تعمل كجهة موحّدة للمعلومات، وأن تقدم لمحة عامة إلى الدول والأقاليم التي بصدد وضع سياساتها المتعلقة بأنواع وقود الطيران المستدام وتنفيذها وتعزيزها. ومن شأن وجود هدف كمي عالمي طموح وجماعي عالمي، يستند إلى مقياس واضح أن يسهل هذه المهمة المتمثلة في تتبع التقدم المحرز نحو الوصول بالانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠.

٣- الإجراء المعروض على مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل

١-٣ المؤتمر مدعو إلى القيام بما يلي:

أ) الموافقة على إدراج هدف كمي عالمي وطموح جماعي لعام ٢٠٥٠ ومسار نحو تحقيقه كجزء لا يتجزأ من الإطار العالمي؛

ب) الموافقة على أن المسار التدريجي والهدف الكمي لعام ٢٠٥٠ فيما يتعلق بأنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران يجب أن يكون متسقا مع السيناريو الثالث المتكامل بشأن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل؛

ج) الموافقة على التعبير عن المسار والهدف الكمي من حيث النسبة المئوية للانخفاض في الانبعاثات نتيجة لاستخدام أنواع الطاقات النظيفة لأغراض الطيران (ورقة العمل WP/4، الجدول ١، خيار القياس السادس)؛

د) دعوة جميع أقاليم ودول الإيكاو إلى تحديد سياساتها وإجراءاتها لدعم إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود المنخفض الكربون وأنواع الطاقات النظيفة الأخرى لأغراض الطيران استنادا إلى مجموعة أدوات سياسات الإيكاو وإرشاداتها ذات الصلة؛

هـ) التوصية إلى الإيكاو بالتحديث الدوري لإرشادات سياسات الإيكاو بشأن أنواع وقود الطيران المستدام، ومواصلة رصد التطورات في السياسات بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وإنتاجه واستخدامه.

— انتهى —