



## 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

### رصد واحتساب وقود الطيران المستدام والوقود البديل المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران

(ورقة مقدّمة من إسبانيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه،<sup>١</sup> والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني،<sup>٢</sup> ويوروكونترول)

#### الموجز

تعرض ورقة العمل هذه وجهات النظر بشأن خطط عمل الدول بوصفها أداة رئيسية للرصد وبشأن منهجيات الإبلاغ عن الوقود واحتسابه، من أجل بلوغ الهدف الطموح الطويل الأجل. وترد الإجراءات المعروضة على المؤتمر في الفقرة ٤.

#### ١- رصد التقدم المحرز في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل

١-١ إلى جانب اعتماد الهدف الطموح الطويل الأجل المتمثل في صافي انبعاثات صفيرية لثاني أكسيد الكربون الناجم عن الطيران الدولي بحلول عام ٢٠٥٠، يقر القرار ٤١-٢١ الصادر عن الجمعية العمومية للإيكاو بأهمية الرصد المنتظم للتقدم في تنفيذ جميع عناصر سلة التدابير، بما في ذلك التدابير المتعلقة بالوقود، من أجل تحقيق هذا الهدف.

<sup>١</sup> النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدانمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.  
<sup>٢</sup> ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا ومولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

٢-١ وتضطلع الإيكاو بدور حاسم في وضع الإرشادات وبناء القدرات في جميع الدول الأعضاء فيها لرصد استخدام أنواع الطاقة النظيفة للطيران والإبلاغ عنها. ويعد هذا أمراً ضرورياً لرصد التقدم المحرز في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل بشكل متسق وكامل من خلال التدابير المتصلة بأنواع الوقود.

٣-١ وأدت الأعمال الفنية التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران مؤخراً لمساعدة مجلس الإيكاو في التحضير لمؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل إلى إعداد مجموعة من المعايير الممكنة لاستخدامها في مختلف منهجيات احتساب الوقود والإبلاغ عنه، مما يمكن أن يساعد على ضمان التطبيق المتسق كجزء من عملية رصد التقدم المحرز في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وتشمل هذه المعايير الممكنة بشكل خاص تجنب الاحتساب المزدوج، بما في ذلك بين الطيران المدني المحلي والدولي، وهو أمر ذو أهمية رئيسية لضمان السلامة البيئية.

٤-١ وخلصت هذه الأعمال الفنية أيضاً إلى أنه من غير المتوقع أن يكون لمنهجيات الاحتساب والإبلاغ عن الوقود في سياق رصد تحقيق الهدف الطموح آثار سلبية على التنمية المستدامة للطيران الدولي.

٥-١ وتُشجّع الدول على إعداد خطط العمل الخاصة بها وتحديثها ورفعها إلى الإيكاو في الوقت المناسب. وينبغي أن تؤدي خطط عمل الدول دوراً هاماً في الإبلاغ عن انخفاضات الانبعاثات المحققة من خلال استخدام أنواع الطاقات النظيفة للطيران وعن السياسات وخرائط الطريق المتبعة على الصعيدين الوطني والإقليمي. وبالإضافة إلى المعلومات الأخرى التي ستوفرها، فإن تقديم خطط عمل الدول يمكن أن يساعد الإيكاو على استخدامها كجزء رئيسي من المعلومات المستخدمة لرصد تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

٦-١ وستساعد خطط عمل الدول أيضاً على إطلاع المجتمع الأوسع نطاقاً على نوايا الدول والأقاليم بشأن سياساتها المتعلقة بأنواع الطاقة النظيفة للطيران. وقد أنجزت معظم الدول خطط العمل الخاصة بها بجدية وقدمتها إلى الإيكاو، وهي ملتزمة بأن تقوم بالشيء ذاته في العقد القادم.

## ٢- منهجيات الاحتساب الممكنة الأخرى

١-٢ خلصت الأعمال الفنية التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في وقت سابق من هذا العام إلى أن عملية الرصد والإبلاغ والتحقق بموجب خطة كورسيا تتضمن من الأصل بعض عناصر منهجيات احتساب الوقود (أي نموذج لسلسلة الحجز والمطالبة). وفي الوقت نفسه، تبين أيضاً أن هناك عدداً من المبادرات الناشئة بشأن منهجيات جديدة لاحتساب الوقود مثل «الحجز والمطالبة» في مراحل مختلفة من الإعداد والتنفيذ. وعلاوة على ذلك، من الواضح أن هناك اهتماماً متزايداً من قبل الجهات المعنية المختلفة بإمكانيات منهجيات احتساب الوقود مثل «الحجز والمطالبة» لاستخدام وقود الطيران المستدام على الصعيد العالمي.

٢-٢ ومن قبيل الحذر اكتساب خبرة في سياق تنفيذ منهجيات الاحتساب القائمة في إطار عملية الرصد والإبلاغ والتحقق بموجب خطة كورسيا وتقييم ما إذا كان من الضروري إدخال تحسينات عليها.

٣-٢ وقبل التصديق على آلية الاحتساب العالمية الجديدة أو التدخل فيها، ستحتاج الإيكاو إلى التأكد من أنها تعالج بشكل مناسب مخاطر العد المزدوج واحتمال نقص القدرة على التتبع والعوائق الممكنة أمام دخول وتوزيع أنواع الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا بشكل غير متكافئ في مختلف أنحاء العالم. ولذلك، ينبغي للإيكاو أن تواصل هذه الأعمال، من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، من أجل استكشاف مدى الحاجة إلى مثل هذه المنهجيات الجديدة الممكنة لاحتساب الوقود للطيران الدولي وآثارها.

### ٣- مدى سلامة وقود الطيران المستدام والوقود البديل المنخفض الكربون والطاقة النظيفة

١-٣ اعتمدت الإيكاو أول إطار عالمي للاستدامة القطاعية لأنواع الوقود المستخدمة بموجب خطة كورسيا، مما يحقق اليقين بشأن السلامة البيئية لأنواع وقود الطيران النظيفة، ويساهم في زيادة إنتاجها والحصول على التمويل. ويشكل هذا الأمر عنصراً أساسياً في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

٢-٣ وسيكون هذا الإطار العالمي والمنجية المرتبطة به، بما في ذلك تحديد أهلية أنواع الوقود وخفض انبعاثاتها خلال دورة حياتها، أساسيين في وضع رؤية محدثة للإيكاو لعام ٢٠٥٠ ولتحديد ورصد مدى مساهمة أنواع الطاقة النظيفة للطيران في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

٣-٣ وسيؤدي وقود الطيران المستدام وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، مثل الهيدروجين والدفع الكهربائي، دوراً رئيسياً في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. ويمكن استخدام وقود الطيران المستدام بالفعل اليوم نظراً لتوافقه مع الطائرات الموجودة في الخدمة. وسيستمر استخدام وقود الطيران المستدام على المدى الطويل بالنظر إلى العمر التشغيلي الطويل للطائرات وبالنظر إلى أن استخدام الدفع بالهيدروجين والكهرباء للطيران التجاري لا يزال في مرحلة البحث والتطوير. ولذلك من المهم أن تتاح للنقل الجوي إمكانية الحصول على الموارد الطبيعية المستدامة لإنتاج وقود الطيران المستدام، وأن يتواصل العمل الجاري من أجل اعتماد استخدام وقود الطيران المستدام بنسبة ١٠٠ في المائة. ويمكن أن يوفر الوقود الحيوي المستدام حلاً فوراً نظراً لنضجه التكنولوجي والتجاري وفرصة استخدام قدرات التكرير الحالية. وفي حين أنه من السهل نسبياً استخدام أنواع الوقود المستمدة من تحويل الطاقة إلى سائل، إلا أن الأمر يتطلب مزيداً من العمل للوصول إلى النضج التجاري الكامل، بما في ذلك إدراجها في إطار الاستدامة العالمي. ومع ذلك، يجب ألا يؤدي استخدام الوقود الحيوي إلى تقليل العمل على إنتاج ونشر أنواع الوقود المستمدة من تحويل الطاقة إلى سائل.

### ٤- الإجراءات المعروضة على مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل

١-٤ المؤتمر مدعو إلى القيام ما يلي:

(أ) أن يدعو الأقاليم والدول الأخرى إلى الإبلاغ في الوقت المناسب في خطط عملها عن سياساتها وخرائط الطريق الخاصة بها فيما يتعلق بوقود الطيران المستدام، بما في ذلك التوقعات الطويلة الأجل؛

(ب) أن يدرج في الإطار العالمي نتائج الأعمال الفنية التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن المعايير الممكنة لمنهجيات احتساب الوقود والإبلاغ عنه لضمان الرصد المتسق للهدف الطموح الطويل الأجل؛

(ج) أن يؤيد مواصلة أعمال الإيكاو بشأن مدى الحاجة إلى منهجيات جديدة ممكنة لاحتساب الوقود وآثارها؛

(د) أن يدعم مواصلة أعمال الإيكاو بصدد إطار الاستدامة القطاعية العالمية لأنواع الوقود والمنهجية المرتبطة بها.