



## الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي

مونتريال، ١٩ إلى ٢٢/٧/٢٠٢٢

- البند ١ من جدول الأعمال: سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والخيارات المتاحة لتحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي
- البند ٢ من جدول الأعمال: وسائل التنفيذ بالنسبة للهدف العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي
- البند ٣ من جدول الأعمال: وسائل رصد التقدم المحرز والخطوات المقبلة
- البند ٤ من جدول الأعمال: الاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن الاجتماع

### ملاحظات إندونيسيا بشأن دراسة الهدف الطموح العالمي طويل الأجل للإيكاو

(ورقة مقدّمة من إندونيسيا)

#### الموجز

تقدّم هذه الورقة نظرة عامة على الاستنتاجات الرئيسية التي خلصت إليها مجموعة العمل المعنية بالهدف الطموح العالمي طويل الأجل (LTAG). وهي تلقي الضوء على السيناريوهات الثلاثة الخاصة بقطاع الطيران (IS1 و IS2 و IS3) ولكل واحد من هذه السيناريوهات تداعياته الخاصة. كما تقدّم أيضاً توصيات بشأن سبل تنفيذ هذه السيناريوهات.

وترد الإجراءات المعروضة على الاجتماع في الفقرة ٣.

## ١- المقدمة

١-١ تقدّر إندونيسيا العمل الدؤوب الذي اضطلعت به مجموعة العمل المعنية بالهدف الطموح طويل الأجل (LTAG) التابعة للجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP). ونحن ننظر بجدية للاستنتاجات الرئيسية التي خلصت إليها الدراسة، لا سيما فيما يتعلق بالنقاط التالية:

أ) لكل سيناريو من السيناريوهات الثلاثة ضمن القطاع تداعياته الخاصة بشأن الجهود المبذولة والموارد المطلوبة وهدف تخفيض الانبعاثات المتوخى تحقيقه.

ب) لا يمكن حتى لأكثر السيناريوهات طموحاً (وهو السيناريو (S3)) تحقيق هدف خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، بل ستظل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون كبيرة في عام ٢٠٥٠، أي ٢٠٠ ميغا طن من ثاني أكسيد الكربون (وهو ما يعادل ٣٥% من مستوى انبعاثات عام ٢٠١٩)؛ وستكون الانبعاثات المتبقية التراكمية للفترة من ٢٠٢٠ إلى ٢٠٥٠ حوالي ١٢ غيغا طن من ثاني أكسيد الكربون.

ج) تظهر الدراسة أن الوقود البديل سيضطلع بالدور الرئيسي في جهود التخفيف ضمن قطاع الطيران (أي ١٥% في السيناريو (S1)، و٤١% في السيناريو (S2)، و٥٥% في السيناريو (S3)). ويتمثل ذلك بشكل رئيسي في شكل وقود الطيران المستدام (SAF).

## ٢- المناقشة

بعد أن درسنا التقرير الصادر بشأن الهدف الطموح طويل الأجل، تكوّنت لدينا الملاحظات التالية:

١-٢ بينما نرحب بالنتائج التي خلصت إليها دراسة الهدف الطموح ونشكر القائمين عليها، فإننا نتطلّع إلى إجراء المزيد من المناقشات بشأن متابعة الدراسة ومعرفة كيف يمكن لنا أن ننفّذها تنفيذاً محددًا بمساعدة الإيكاو. ويتعيّن علينا، نحن الدول الأعضاء في الإيكاو، أن نحدد معاً النهج والاستراتيجية، وأن نضع جدول الأولويات والجدول الزمني للتنفيذ. وينبغي أن ينطوي التنفيذ على ما يلي:

أ) ألا يؤدي إلى إعاقة نمو صناعة الطيران والأعمال الأخرى ذات الصلة بها، لا سيما في البلدان النامية؛

ب) أن يراعي الحاجة إلى بناء القدرات والبرامج المشتركة وبرامج التعاون بين الدول الأعضاء في الإيكاو من أجل تقليص الآثار السلبية غير المقصودة التي يمكن أن تتعرض لها بعد البلدان من جراء تنفيذ الهدف الطموح.

٢-٢ وبما أن إنتاج وقود الطيران المُستدام يسهم مساهمة كبيرة في خفض الانبعاثات، فإن من المهم ضمان توفر إنتاج الوقود المُستدام في جميع أقاليم العالم بأسعار تنافسية. ولذلك ينبغي أن تعمل الإيكاو بجد على تعزيز إنتاج وقود الطيران المُستدام، وذلك بوسائل من بينها دعم البلدان التي يحتمل أن تكون منتجة لوقود الطيران المُستدام، وتجنب فرض أي معايير على الوقود المُستدام يمكن أن تعرض إنتاجه للخطر. وينبغي مراعاة أنه من المحتمل أن يكون لدى عدة بلدان إمكانية إنتاج

وقود الطيران المُستدام ولكن ليس لديها القدرات الكافية لتحقيق ذلك لعدة أسباب، مثل التكنولوجيا وتكاليف الاستثمار ونقص الدعم الدولي.

### ٣- الإجراءات المعروضة على الاجتماع

٣-١ يُرجى من الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي القيام بما يلي:

(أ) أن يحيط علماً بالمعلومات المتضمنة في هذه الورقة وأن ينظر في متابعة توصياتها على النحو الوارد في الفقرتين ٢-١ و ٢-٢.

(ب) أن يعمل على تعزيز النقاش البناء دعماً لجهود الإيكاو البيئية الرامية إلى خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي.

— انتهى —