



## 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

وجهة نظر الصين بشأن وضع إطار عالمي لإنتاج ونشر أنواع وقود الطيران النظيف

(ورقة مقمّمة من الصين)

### الموجز

يشكل الالتزام بمبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وتوفير الدعم، لا سيما الدعم التمويلي والتكنولوجي من قبل البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية، حجر الزاوية لضمان نجاح اتفاق باريس وتنفيذه بشكل فعّال. وقد أقرّت الإيكاو والدول الأعضاء فيها بالمساهمات الهامة التي تقدمها أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر أنواع الطاقة النظيفة من أجل التصدي لأزمة تغير المناخ في شقها المتصل بالطيران الدولي. وتعرض هذه الورقة مقترحات الصين بشأن العناصر الرئيسية لإطار عالمي منصف وقابل للتنفيذ من أجل إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران النظيف، وذلك استناداً إلى التجارب المستفادة من البلدان المتقدمة.

ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

<sup>1</sup> قدمت الصين النسختين باللغتين الإنجليزية والصينية.

## ١- المقدمة

١-١ حددت اتفاقية الطيران المدني الدولي كهدف رئيسي لها ".... تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي..."، بحيث يجري إنشاء خدمات النقل الجوي "على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها بشكل سليم واقتصادي".

٢-١ وقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثامنة والسبعين في ١٩/٩/٢٠٢٣ الإعلان السياسي الذي اعتمده المنتدى السياسي رفيع المستوى المعني بالتنمية المستدامة، الذي يؤكد من جديد مبادئ إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، بما في ذلك، ضمن جملة أمور أخرى، مبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة، وذلك على النحو المنصوص عليه في المبدأ ٧ منه.

٣-١ وشدد الإعلان الوزاري الصادر عن الاجتماع السنوي السابع والأربعين لمجموعة السبعة وسبعين والصين في ٢٢/٩/٢٠٢٣ على أهمية الدعم من قبل البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية، ولا سيما التمويل باعتباره حجر الزاوية لضمان نجاح اتفاق باريس وتنفيذه بشكل فعال وتوفير موارد مالية كافية ومستدامة ويمكن التنبؤ بها، وذلك بما يتماشى مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس الملحق بها.

٤-١ ومنذ عام ٢٠٠٧، اعترفت الإيكاو والدول الأعضاء فيها بالمساهمات الهامة التي تقدمها أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر أنواع الطاقة النظيفة من أجل التصدي لأزمة تغير المناخ في شقها المتصل بالطيران الدولي.

٥-١ ستركز أكثر من ٨٠٪ من إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام في البلدان المتقدمة بحلول عام ٢٠٣٠، وذلك وفقا لافتراض لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

## ٢- الدروس المستفادة من البلدان المتقدمة

١-٢ توضح إرشادات الإيكاو<sup>٢</sup> أن البلدان المتقدمة قد وضعت استراتيجيات وطنية لزيادة أنشطة البحوث والتطوير المحلية وإنتاج أنواع وقود الطيران المستدام<sup>٣</sup>،<sup>٤</sup>،<sup>٥</sup>،<sup>٦</sup> وهناك نقطتان مشتركتان في استراتيجياتها تلهمان الدول بشكل خاص لوضع إطار عالمي من خلال الإيكاو بشأن إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران النظيف.

٢-٢ تُعد صناعة وقود الطيران المستدام من الصناعات المكثفة علميا وتكنولوجيا. فجميع البلدان المتقدمة ترى أن القدرة القوية على إجراء البحوث والتطوير تُعد عامل تمكين حاسم لنجاح صناعات وقود الطيران المستدام، وتُعجّل بوتيرة الاستثمار في البحوث والتطوير من أجل تعزيز ميزتها الاستراتيجية في مجالات الفضاء والتكنولوجيا الحيوية واختبار الوقود والموافقات والتكرير بهدف أن تكون لها الريادة العالمية في السوق المتنامية لأنواع وقود الطيران المستدام.

٣-٢ ويتركز فرض الالتزامات بشكل رئيسي على عمليات الإنتاج. فالبلدان المتقدمة تفرض الالتزامات بشكل أساسي على موردي الوقود وتضع أهدافها الكمية بشأن الإنتاج بناء على سنوات من الدراسات المُفصّلة لمدى نضج التكنولوجيا والصناعة على الصعيد المحلي بالإضافة إلى إمكانات السوق العالمية لأنواع وقود الطيران المستدام.

٤-٢ لا بد من وجود منح حكومية كافية. إذ تظهر الدراسات التي أجرتها البلدان المتقدمة أن تنمية صناعة قوية وبتنافسية لأنواع وقود الطيران المستدام أمر باهظ التكلفة. وتتعهد جميع حكومات البلدان المتقدمة بتقديم منح بمليارات الدولارات

<sup>٢</sup> إرشادات بشأن السياسات المحتملة والنهج المنسقة لنشر أنواع وقود الطيران المستدامة

<sup>٣</sup> خريطة طريق التحدي الكبير فيما يتعلق بأنواع وقود الطيران المستدام: خطة الطيران من أجل أنواع وقود الطيران المستدام

<sup>٤</sup> أنواع وقود الطيران المستدام (مبادرة ReFuelEU للطيران)

<sup>٥</sup> الالتزام بأنواع وقود الطيران المستدام: موجز الاستجابات التشاورية والحكومية

<sup>٦</sup> خريطة طريق أنواع وقود الطيران المستدام: مستقبل وقود الطيران في المملكة المتحدة

<sup>٧</sup> وقود الطيران المستدام - استعراض المسارات الفنية

الأمريكية / اليورو لتمويل الأعمال التجارية والبحوث والتطوير وتنفيذ برامج توعية قوية، لا تقتصر على حدودها الوطنية، وذلك بغرض جذب رأس المال الخاص من أجل التعجيل بوتيرة تطوير صناعاتها في مجال أنواع وقود الطيران المستدام.

٥-٢ وتكتسي القدرة الذاتية على ترخيص أهلية وقود الطيران واستدامته أهمية استراتيجية من أجل أمن صناعة وقود الطيران المستدام. فمع تبني القواعد القياسية الدولية بشأن أهلية الوقود واستدامته، تتركز الخبرة الفنية بشأن أنواع وقود الطيران النظيف بشكل خاص وفريد في البلدان المتقدمة، وهو أمر ضروري للريادة العالمية الناجحة.

٦-٢ تُعد صناعة وقود الطيران المستدام من الصناعات عالية القيمة. إذ تظهر أبحاث البلدان المتقدمة أن صناعة وقود الطيران المستدام من الصناعات ذات القيمة العالية التي يمكن أن تحقق الكثير من الفوائد لموازن مدفوعاتها الوطنية، وأن إنتاجها المحلي من أنواع وقود الطيران المستدام سيساعد على تنمية إمكاناتها التصديرية. فعلى سبيل المثال، يبين التحدي الكبير فيما يتعلق بأنواع وقود الطيران المستدام أن الولايات المتحدة لديها القدرة على تصدير أنواع وقود الطيران المستدام والتكنولوجيا المرتبطة بها، كما تظهر خريطة طريق أنواع وقود الطيران المستدام في المملكة المتحدة أن إنتاج الوقود المستدام المحلي يمكن أن يولد قيمة مضافة للمملكة المتحدة تصل إلى ١ ٩٥٢ مليون جنيه إسترليني سنوياً في عام ٢٠٣٥ من إنتاج الوقود غير البريطاني، وذلك من خلال تصدير مكونات التكنولوجيا والخدمات الهندسية المحمية بحقوق الملكية الفكرية، والتي تتماشى بشكل جيد مع نقاط القوة التجارية لدى المملكة المتحدة.

### ٣- العناصر الرئيسية لإطار عالمي منصف وقابل للتنفيذ من أجل إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران النظيف

١-٣ الرؤية. يجب أن يظهر هذا الإطار العالمي توجه المجتمع الدولي من أجل توسيع نطاق التعاون من أجل إنتاج وقود طيران نظيف بهدف التخلص من الانبعاثات الكربونية الناجمة عن أنشطة الطيران المدني الدولي. ولن يتسنى ضمان إنصاف هذه الرؤية وقابليتها للتنفيذ دون إجراء تحليل قوي يستند إلى أسس علمية ودراسة استقصائية مُفصّلة لمختلف الظروف الوطنية للدول الأعضاء في الإيكاو البالغ عددها ١٩٣ دولة، ولا سيما الممارسات المتبعة في البلدان النامية. على سبيل المثال، سيكون تحديد هدف كمي للانبعاثات الكربونية (مثل معايير كثافة الكربون) بمثابة رفع العتبة لأنواع وقود الطيران المستدام المؤهلة. ومن الناحية العملية، يتمثل الدور الذي يتعين على الإيكاو أن تؤديه في تنسيق الجهود الوطنية للدول بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وسائر أنواع وقود الطيران النظيف بدلاً من وضع أهداف موحدة متدرجة.

٢-٣ المبادئ. تظهر الفقرة ٢ بوضوح أن هناك فجوة كبيرة بين البلدان النامية والبلدان المتقدمة في البنية التأسيسية للبحوث والتطوير وإنتاج أنواع وقود الطيران المستدام. وستواجه البلدان النامية المزيد من التحديات لكي تكون مساهمة في الإطار العالمي ومستفيدة منه. ومن أجل ضمان "تكافؤ الفرص" لتنمية الطيران الدولي وصناعة أنواع وقود الطيران المستدام، يجب الاسترشاد في تصميم وتنفيذ الإطار العالمي لإنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام بالمبادئ الواردة في إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، لا سيما مبادئ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة، وإلا، فلن يتسنى تقادي التمييز ضد البلدان النامية في تنفيذ الإطار.

٣-٣ الشراكة. لن يكفل إطار الإيكاو لأنواع وقود الطيران النظيف بالنجاح دون شراكة فيما بين الدول، ولا سيما بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية. ونظراً لأن التمويل هو التحدي الأكبر وعامل التمكين في آن واحد، وأن توفير الدعم المالي للبلدان النامية هو حجر الزاوية للجهود العالمية الرامية إلى التصدي لأزمة تغير المناخ في شقها المتصل بالطيران الدولي، ينبغي للإطار العالمي أن ينشئ آلية لتسهيل تقديم المنح وغيرها من أشكال التمويل بشروط ميسرة للغاية من جانب البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية.

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

١-٤ مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) مدعو إلى القيام بما يلي:

أ) ضمان إعداد الإطار العالمي استناداً إلى دراسة استقصائية دقيقة للظروف والممارسات الوطنية لجميع الدول، وليس مجرد ظروف وممارسات البلدان المتقدمة و/أو الافتراضات الأولية البحتة؛

ب) الإحجام عن وضع أي أهداف كمية موحدة دون ضمان أن يكون للبلدان النامية حصة عادلة في الإنتاج العالمي من أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر أنواع وقود الطيران النظيف؛

ج) الإقرار بأن الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل لعام ٢٠٥٠ لا يحظى بتوافق الآراء، وأن أي إخفاق في ضمان توفير الدعم المالي ونقل التكنولوجيا إلى البلدان النامية في مجال إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران النظيف على الصعيد العالمي من شأنه أن يزيد من تقويض أساس تكافؤ الفرص ويوسع من عدم إنصاف الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل لعام ٢٠٥٠ وعدم جدواه.

— انتهى —