



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

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

البند رقم ٥ من جدول الأعمال: استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المُستدام، بما في ذلك وقود الطيران المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، من أجل رسم إطار عالمي

الإطار العالمي للإيكاو بشأن مصادر الطاقة النظيفة للطيران (ورقة مقدّمة من الأمانة العامة للإيكاو)

الموجز

تقدم ورقة العمل هذه مقترحاً بالنتائج المحتملة للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)، المعروضة على المؤتمر للنظر فيها خلال انعقاده، متضمنة مشروع الإطار العالمي للإيكاو. ومنذ عقد المشاورات التحضيرية حول النتائج المحتملة للمؤتمر التي انعقدت يومي ٢٥ و٢٦/٩/٢٠٢٣ (انظر ورقة العمل CAAF/3-WP/9)، أجرت لجنة المناخ والبيئة التابعة لمجلس الإيكاو ومجموعتها المصغرة مزيداً من التحديثات على مشروع وثيقة النتائج المحتملة، والتي ترد في المرفق بهذه الورقة. ويرد الإجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤.

١- المقدمة

١-١ طلبت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية للإيكاو في أكتوبر ٢٠٢٢ من المجلس "مواصلة تقييم التقدم المحرز في إنتاج ونشر أنواع الوقود البديل ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى للطيران كجزء من عملية التقييم التي تجريها الإيكاو، وعقد اجتماع للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل في عام ٢٠٢٣ لمراجعة رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن أنواع الوقود البديل، بما في ذلك وقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى

للطيران، من أجل رسم إطار عالمي يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB) مع مراعاة الظروف والقدرات الوطنية.^٢

٢-١ وفي هذا الصدد، ومنذ أوائل عام ٢٠٢٣، كُلفت المجموعة المصغرة المعنية بالتحضير للمؤتمر، المنبثقة عن لجنة المناخ والبيئة (CEC) التابعة لمجلس الإيكاو، بدراسة النتائج المحتملة للمؤتمر، بما في ذلك مشروع الإطار العالمي للإيكاو، وذلك مع مراعاة التعليقات والآراء الواردة من مختلف أنشطة التوعية والأنشطة التحضيرية (انظر أيضاً ورقة العمل (CAAF/3-WP/2)).

٢- المشاورات التحضيرية بشأن النتائج المحتملة للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل^٣

١-٢ كجزء من أنشطة التوعية والتحضير، انعقد اجتماع مشاورات ما قبل المؤتمر في مونتريال في يومي ٢٥ و٢٦/٩/٢٠٢٣ لإجراء المشاورات بين الدول مع التركيز على النتائج المحتملة والسعي إلى تقريب وجهات النظر بقدر الإمكان حول أكبر عدد ممكن من المسائل، وتحديد الاختلافات المتبقية في الآراء، مع السبيل الممكن للمضي قدماً لتجاوزها من أجل تمهيد الطريق لإجراء مناقشات موجهة نحو تحقيق النتائج في المؤتمر نفسه (انظر كتاب المنظمة الموجه إلى الدول رقم (ENV 9/1 - 23/58)).

٢-٢ ونُشرت على الموقع الإلكتروني للاجتماع <https://www.icao.int/Meetings/pre-CAAF3/Pages/default.aspx> مشروع وثيقة بشأن النتائج المحتملة للمؤتمر تتضمن معلومات عن التقدم الذي أحرزته المجموعة المصغرة المذكورة أعلاه (انظر أيضاً الوثيقة (CAAF/3-WP/9)). وبالإضافة إلى ذلك، قدمت ١٠ دول ومجموعات من الدول و٥ منظمات ما لديها من آراء وتعليقات بشأن الوثيقة المقترحة بهدف تسهيل عملية عرض وجهات نظرها على المشاركين في المؤتمر بطريقة تتسم بالشفافية. وترد أيضاً المداولات التي جرت خلال اجتماع المشاورات السابق للمؤتمر على الموقع الإلكتروني المذكور.

٣- النتائج المحتملة للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل

١-٣ منذ عقد المشاورات التحضيرية حول النتائج المحتملة للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل، أُجريت لجنة المناخ والبيئة ومجموعتها المصغرة مزيداً من التحديثات على مشروع الوثيقة التي تناولت النتائج المحتملة للمؤتمر، والتي ترد في المرفق بهذه الورقة. ودُعِيَ أعضاء لجنة المناخ والبيئة ممن هم ليسوا بأعضاء رسميين في المجموعة المصغرة إلى المشاركة بصفة مراقبين.

٢-٣ تشمل التحديثات الرئيسية لمشروع الوثيقة ما يلي:

- بوجه عام، تم توضيح النص المعنون "زيادة وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران" ليصبح "التوسع في إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران" حسب الاقتضاء وبطريقة متسقة؛
- وأضيف إلى نهاية الفقرات التمهيدية بعض الأحكام ذات الصلة بإعلان قادة مجموعة العشرين في قمة نيودلهي.

^٢ انظر قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، الفقرة ٢٨ (و).

^٣ الصفحة الإلكترونية الخاصة بالمشاورات التحضيرية حول النتائج المحتملة للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل: <https://www.icao.int/Meetings/pre-CAAF3/Pages/default.aspx>

- وفي نهاية فقرات الربط، أضيفت فقرة جديدة من أجل تسليط المزيد من الضوء على ضرورة تقديم الدعم إلى البلدان النامية والدول ذات احتياجات معينة؛
 - جرى تحديث الفقرة ١ بشأن الرؤية المتعلقة بأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران بحيث تشمل نسختين، بما في ذلك توقعات معيارية وكميةً والمواعيد الزمنية الممكنة (انظر الورقتين CAAF/3-WP/4 and IP/6)؛
 - جرى تحديث الفقرتين ٥ و ١٧ (هـ) لتوضيح أن إرشادات الإيكاو المتعلقة بالسياسات لا تنص على أي تأييد لسياسات محددة (انظر الورقة CAAF/3-WP/3)؛
 - وعُدلت الفقرة ٦ لتشمل الفقرتين الفرعيتين الجديدتين (ب) و (ج) بشأن ضرورة مراعاة آثار التكلفة والقدرة على تحمل هذه التكلفة، وضرورة مراعاة أحدث التطورات العلمية والتكنولوجية، على التوالي، والفقرة الفرعية (هـ) لإضافة تقادي التدابير التي تتجاوز الحدود الإقليمية للدولة؛
 - واستُكملت الفقرة ١٢ بدعوة الإيكاو إلى التعجيل بتحليل الانبعاثات خلال دورة الحياة لمصادر الوقود الجديدة ومساراتها والموافقة عليها (انظر الورقة CAAF/3-WP/5)؛
 - وأُجري تحديث كبير للفقرة ١٤ بشأن منهجيات الاحتساب، والفقرة ١٥ بشأن دراسة لنظم احتساب قيم الانبعاثات أجرتها الإيكاو، بما في ذلك المدخلات الفنية التي قدمتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن مُعلمات تتعلق بمنهجيات احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود والإبلاغ عنها بمقتضى نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (انظر الورقة CAAF/3-WP/6)؛
 - أضيفت فقرة جديدة رقمها ٢٤، وهي تشير إلى حجم الاستثمار اللازم في أنواع الطاقة النظيفة للطيران حتى عام ٢٠٥٠، وذلك وفقاً للتقرير عن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي (انظر الورقة CAAF/3-WP/8)؛
 - حُدثت الفقرة ٢٦ لتوضيح الدور التكاملية بين برنامج قوي للمساعدة والتعاون (على النحو المطلوب في الفقرة ١٨ (ج) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١) والأحكام المتعلقة بالتمويل (الفقرتان (أ) و(ب) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١)؛
 - حُدثت الفقرات من ٣٣ إلى ٣٥ لتوضيح الأهداف والأنشطة الرئيسية التي يجري النظر فيها لإنشاء مبادرة مركز الإيكاو للاستثمار المالي (انظر الورقة CAAF/3-IP/5)؛
 - أضيفت الفقرة ٣٩ الجديدة بغرض تسليط الضوء على ضرورة تأمين التمويل والموارد من أجل العمل المناخي بغرض دعم التحوّل إلى الطاقة النظيفة في مجال الطيران من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل.
- ٣-٣ لا تزال هناك بعض المجالات التي تتباين فيها وجهات النظر بين أعضاء لجنة المناخ والبيئة ومجموعتها المصغّرة، لا سيما في جانبين اثنين: (١) الرؤية المتعلقة بأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران في إطار الركيزة الأساسية رقم ١؛ (٢) تمويل المشاريع المتعلقة بأنواع الطاقة النظيفة للطيران في إطار الركيزة الأساسية رقم ٤. وفي هذا السياق، تظهر الفقرات في الركيزتين الأساسيتين رقمي ١ و ٤ داخل أقواس، حيث إنها تتطلب مزيداً من المناقشة في محاولة للتقريب بين وجهات النظر هذه أثناء المؤتمر.

٤-٣ أُعدت نسختان من الفقرة ١ (الرؤية المشتركة) كجزء من مسودة الوثيقة. والغرض منهما هو المساعدة في تهيئة الخبراء للمناقشات حول الرؤية المشتركة من خلال تحديد نطاق النتائج الممكنة والآراء المحتملة حول الرؤية. وقد أُدرجت النسختان بصفة مؤقتة، وينبغي ألا يُنظر إليهما على أنهما تشكلان حكماً مسبقاً على أي نتيجة معينة من النتائج التي سوف يتمخض عنها النقاش حول الرؤية.

٥-٣ هناك آراء مفادها أنه يتعين إدراج المزيد من العناصر المتعلقة بالتمويل (الركيزة الأساسية رقم ٤) في إطار عالمي. وقد أشار بعض أعضاء المجموعة المصغرة التابعة للجنة المناخ والبيئة إلى الحاجة إلى إجراء مزيد من المناقشات في المؤتمر الثالث حول العناصر الواردة أدناه، والتي يمكن إحراز تقدم فيها بالتزامن مع المناقشات حول الرؤية المشتركة:

- المزيد من التفاصيل حول الرقم الخاص بالاستثمار المشار إليه في الفقرة ٢٤، بما في ذلك البُعد الكمي المحتمل لحجم عناصر التمويل الخاص و/أو العام؛
- المزيد من النصوص للتأكيد على أهمية التوافق مع الجهود المتعددة الأطراف الأوسع نطاقاً لتمويل المناخ؛
- المزيد من النصوص حول تعبئة الموارد وتوفير الدعم لتطوير ونشر وقود الطيران المستدام، وأنواع الوقود المنخفض الكربون، وسائر أنواع الطاقة النظيفة وتنفيذ الرؤية المشتركة؛
- المزيد من النصوص لتوجيه عمل مجلس الإيكاو عند نظره في إنشاء مبادرة لتمويل المناخ أو آلية للتمويل.

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

١-٤ يُدعى المؤتمر إلى النظر في النتائج المحتملة للمؤتمر الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل، وذلك على النحو الوارد في المرفق بهذه الوثيقة.

المرفق

النتائج المحتملة لمؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)
المعرضة على المؤتمر للنظر فيها خلال المشاورات التحضيرية السابقة لإ انعقادها
(مونتريال، كندا، ٢٥ و ٢٦/٩/٢٠٢٣)
(دبي، الإمارات العربية المتحدة من ٢٠ إلى ٢٤/١١/٢٠٢٣)

الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة للطيران

الفقرات التمهيديّة

- قرّرت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العموميّة وفقاً للفقرة (٧) من القرار (٢١) الصادر عنها (٤١-٢١) "تشجيع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثّل في خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدّده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل سُحدّد بناءً على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى تقدمها ودرجة نضج أسواق الطيران لديها والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي فيها والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) وذلك في الإطار الزمني الخاص بكل دولة".
- كما تُقرّ الفقرة (٨) من القرار ٤١-٢١ بأنّ "الهدف الطموح العالمي طويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات مُحدّدة في شكل أهداف للحد من الانبعاثات على الدول بصورة فردية، ويحثّ كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الوطنية".
- وتذكّر الفقرة (١٧) من ديباجة القرار ٤١-٢١ "باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة".
- وتقرّ الفقرة (١٨) من ديباجة القرار ٤١-٢١ أيضاً "بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو".
- ويستلزم تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل نهجاً شاملاً يتمثّل في سلّة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا والوقود المستدام والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق. ويُتوقّع أن تُساهم أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى للطيران أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠. وبينما يزداد عدد المبادرات التي تعمل على إنتاج ونشر هذه الأنواع من الوقود، تبقى مستويات الإنتاج الحاليّة لهذه الأنواع من الوقود متدنيّة جداً عند مستوى ٠,٢ في المائة فقط من إجمالي الوقود المستخدم في الطيران.
- وبالتالي، ثمة حاجة إلى التحرك بشكل طارئ على الصعيد العالمي من أجل تسريع وتيرة التوسع في إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد

العالمي، من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، ومن ثم يتنسى للإيكاو مواصلة دورها الريادي في معالجة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي.

- ودعت الفقرة (٢٨) (و) من القرار ٤١-٢١ إلى "عقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران من أجل إعداد إطارٍ عالمي بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية".
- وتتمتع الدول بقدرات ملحوظة للمساهمة على المستويات الاقتصادية والاجتماعي والبيئي في سلسلة القيمة والاستفادة منها لإنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وإنتاجها ونشرها، بما في ذلك على شكل مسارات اقتصادية ومصادر بديلة لأمن الطاقة.
- وينبغي إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران بطريقة تضمن الجدوى الاقتصادية وكفاءة الكلفة وبشكل مقبول على المستويين الاجتماعي والبيئي وبحسب الظروف الوطنية.
- ومن شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تساعد على تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، وبشكل عام، إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران.
- واستمعت الإيكاو من خلال منتدى التشاور بين الإيكاو وقطاع الطيران لمجلس الإيكاو؛ وحوارات مجلس الإيكاو مع مؤسسات الطاقة والمؤسسات المالية، وعمليات التقييم للإيكاو بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران لعام ٢٠٢٣، إلى نداءات الصناعة من أجل المساهمة في خفض المخاطر وجذب الاستثمارات من خلال تعزيز اليقين التنظيمي الذي يرفع إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وضمان الوصول إلى التمويل بشكل أفضل ومن خلال تعزيز التعاون والتنسيق بين كافة الجهات المعنية.
- وفي الوقت الحاضر، يتركز إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران في عددٍ صغيرٍ من الدول. ويهدف الإطار العالمي إلى التشديد على المنافع للدول والإيكاو للعمل من أجل إزالة الطابع المركزي لإنتاج هذه الأنواع من الوقود في كافة الدول والأقاليم، مما يُعطي فرصاً متكافئة ومنصفة للمشاركة في سلسلة القيمة، انطلاقاً من الخامات الأولية إلى إنتاج الوقود واستخدامه.
- ولن يتسنى إنتاج مصدر وقود واحد بكمية كافية لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وبالتالي، ينبغي أن يكون الإطار العالمي مرناً وألا يستبعد أي مصدر طاقة مُحدّد أو أي مسار أو خامات أولية أو تكنولوجيا مطابقة للمعايير المُتفق عليها في إطار خطة كورسيا.
- ويقر هذا الإطار العالمي بأن الطيران جزء من منظومة جهود عالمية للتصدي لأزمة تغير المناخ. ويجدر الإشارة إلى أن التوجه نحو تسريع وتيرة التوسع في إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران يتوافق مع إعلان قادة مجموعة العشرين في قمة نيودلهي التي عُقدت مؤخراً، الذي التزم بتسريع التحول إلى الطاقة النظيفة والمستدامة بشكل عادل وشامل وميسور التكلفة للجميع. وفي سبيل القيام بذلك، فإن إعلان مجموعة العشرين يتضمن ما يلي:

أ) الاعتراف باحتياجات البلدان النامية ومواطنيها وأولوياتها وظروفها الوطنية المختلفة؛

ب) دعم تهيئة البيئات التمكينية القوية لتعزيز الابتكار، ونقل التكنولوجيا الطوعي والمتفق عليه بصورة متبادلة، والحصول على تمويل منخفض التكلفة.

- كما يؤكد إعلان مجموعة العشرين مجدداً على أنه لا ينبغي وضع أي بلد في وضع التخيير بين مكافحة الفقر والكفاح من أجل كوكبنا. وفي هذا الصدد، يجب أن تعمل الجهود الرامية إلى التخلص من انبعاثات الكربون من الطيران كتفا بكتف مع الجهود الرامية إلى تطوير القطاع بشكل مستدام، لا سيما في البلدان النامية.

فقرات الربط

- يمثل دور هذا الإطار العالمي في تسهيل زيادة إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد العالمي من خلال المزيد الوضوح والاتساق والقدرة على التنبؤ لكافة الجهات المعنية، بما في ذلك الجهات المعنية من خارج قطاع الطيران بشأن السياسات والأنظمة ودعم التنفيذ والتمويل والاستثمار اللزيمين حرصاً على أن تتمتع الدول كافةً بفرص متساوية للمساهمة في الخفض المتوقع في الانبعاثات من مصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران وأن تستفيد منه.
- ويعتمد الإطار العالمي على أربع ركائز أساسية: السياسات والتخطيط؛ والأطر التنظيمية؛ ودعم التنفيذ؛ والتمويل. وهذه الركائز يرتبط بعضها ببعض، لذا لا بد من العمل عليها معاً وتحقيق التقدم فيها لبلوغ الهدف المنشود.
- ومن خلال هذا الإطار العالمي، يقدم الدعم إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة على طول سلسلة متصلة، بدءاً من أول خطوة في العملية إلى خطوتها الأخيرة. وتهدف الأنشطة الشاملة في مجالات دعم بناء القدرات والتنفيذ والتمويل إلى العمل كتفا بكتف على تحقيق هذه النتيجة وإنجاح الجهود الكلية الرامية إلى التخلص من انبعاثات الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران بطريقة مستدامة.

الركيزة الأساسية رقم ١ - السياسات والتخطيط

ملاحظة صياغية: النص في الفقرات من ١ إلى ٣ والصندوق رقم ١ أدناه وارد كحيزٍ مُخصَّصٍ لرؤية الإيكاو بوصفها أحد العناصر التي قد يتضمنها الإطار العالمي وفقاً للفقرة (و) من المادة (٢٨) من القرار ٤١-٢٢ الصادر عن الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية وإعلان مؤتمر الإيكاو الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل. وعلى ضوء حساسيات هذا الموضوع، ورد ذلك بين أقواس من أجل المساعدة في إعداد وتيسير النقاش بشأن إمكانية إضافة هذا العنصر، ولكن لا ينبغي اعتبار ذلك أمراً يستيق الأحداث أو يحدد مسبقاً نتائج هذه النقاشات.

- ١- ستعمل الإيكاو والدول الأعضاء فيها معاً سعياً إلى التوصل إلى رؤية مشتركة بالنسبة لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران (الرؤية المشتركة) للطيران الدولي وهو (س).
١- في إطار دعم الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، ستسعى الإيكاو والدول الأعضاء فيها معاً إلى التوصل إلى رؤية طموحة جماعية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي من خلال استخدام وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران (بالمقارنة بعدم استخدام الطاقة النظيفة مطلقاً) بنسبة [xx%] على الأقل بحلول عام ٢٠٣٠ وما يصل إلى [xx%] بحلول عام ٢٠٥٠.

١- استعمل الإيكاو والدول الأعضاء فيها سويةً سعياً إلى التوصل إلى رؤية مشتركة لتنفيذ عناصر هذا الإطار العالمي على النحو الواجب من أجل التوسع عالمياً في إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، إذ إن من المتوقع أن تكون لهذه الأنواع من الوقود المساهمة الأكبر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران ضمن "سلة التدابير" الرامية إلى بلوغ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل. وفي السعي لتحقيق هذه الرؤية، ستحدد الظروف الخاصة بكل دولة وإمكانياتها مدى قدرتها على المساهمة في الرؤية وفقاً للجدول الزمني الوطني الخاص بها؛ دون أن تُفرض على فرادى الدول واجبات أو التزامات محدّدة في شكل أهداف لخفض الانبعاثات.]

٢- والغرض من هذه الرؤية المشتركة هو تركيز جهود كافة الجهات المعنية والحرص على تضافر وجهات نظرها من أجل تحقيق هدف طموح عالمي وجماعي يتمثل في زيادة إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد العالمي. وتسلّم الرؤية المشتركة بأن أنواع وقود الطيران المستدام يُتوقّع أن يكون لها أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران ضمن "سلة التدابير" لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

٣- تُحدّد ظروف كل دولة وقدراتها مدى تمكّنها من المساهمة في تحقيق الرؤية المشتركة وفقاً لجدولها الزمني الوطني، بحيث لا تُفرض على الدول بصورة فردية واجبات أو التزامات محدّدة على شكل أهداف لخفض الانبعاثات. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تتسم هذه الرؤية بما يلي:

الصندوق رقم ١: مشروع أسس دراسة الرؤية المشتركة-

والسبل الممكنة لإجراء التقييم الكمي والقياس

ينبغي أن تتسم الرؤية المشتركة بما يلي (دون ترتيب مُحدّد):

- (١) أن تسمح بزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وتوريدها في كافة الأقاليم.
- (٢) أن تتسم بالمرونة والقابلية للتحقيق والتنفيذ.
- (٣) أن يجري رصدها بشكل متواصل واستعراضها بشكل دوري (انظر الفقرة ١٠ أدناه).
- (٤) أن تكون طموحة بحيث ترسل مؤشراً إيجابياً للأسواق من أجل زيادة الطلب وتحفيز التوريد وجذب الاستثمارات الإضافية الملموسة، مع مراعاة ظروف كل دولة وقدراتها.
- (٥) أن تتسم بالمرونة
- (٦) ألا تؤثر سلباً على نمو النقل الجوي، لا سيما في الدول النامية.
- (٧) أن تتفادى تشوّه السوق.
- (٨) أن تحظى بالدعم من خلال وسائل التنفيذ الملائمة.
- (٩) ألا تستبعد أي مصدر طاقة مُحدّد أو أي مسار أو مواد أولية أو تكنولوجيا طالما أنّها مطابقة لمعايير الاستدامة في خطة كورسيا.

(١٠) أن تراعي التوقعات الواردة في تقرير الهدف العالمي الطموح طويل الأجل والتحليل اللاحق الذي تجريه لجنة حماية البيئة؛

(١١) أن تراعي الأهداف وخرائط الطريق التي تضعها الدول لخفض الانبعاثات الصادرة عن الوقود وأي التزامات أخرى تتعهد بها الصناعة.

(١٢) ألا تترتب عليها أي تدابير إلزامية لتحقيق هذه الرؤية المشتركة والهدف من هذا الإطار. f.

٤- ينبغي للدول أن تنفذ السياسات اللازمة لتحقيق الرؤية المشتركة على نحو مستدام اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الخاصة والقدرات التي تتمتع بها كل دولة من الدول الأعضاء.

٥- ينبغي للدول، عند إعداد هذه السياسات، النظر في الجدوى من وضع قائمة غير شاملة وغير إلزامية بعناصر السياسات الواردة المدرجة في "مجموعة الأدوات" والتي ترد في الفقرة (١٧) أدناه والنظر في منافعها، مع الإشارة إلى أن المواد الإرشادية للإيكوا تُعطي مزيداً من التفاصيل بشأن هذه العناصر الممكن إدراجها في السياسات، مع ملاحظة أن هذه المواد الإرشادية لا تُرجح كفة سياسات محددة.

٦- ينبغي للدول، عند إعداد سياساتها وتنفيذها، الإقرار بما يلي:

أ) ضرورة وفائدة إعداد توليفة من السياسات وفقاً لخطة وطنية منسقة ومتسكة من أجل تعزيز إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، مع الإشارة إلى أنه ليس من المرجح أن تتمكن سياسة واحدة من تحقيق أفضل النتائج وأكثرها كفاءة، وأن مجموعة السياسات الملائمة ستختلف من دولة إلى أخرى بسبب الظروف الوطنية المختلفة؛

ب) ضرورة مراعاة آثار التكلفة والقدرة على تحمل هذه التكلفة عند إعداد هذه السياسات؛

ج) ضرورة مراعاة أحدث التطورات العلمية والتكنولوجية عند إعداد هذه السياسات؛

د) أهمية أن تتصف السياسات بمستوى من الشفافية واليقين والاستقرار في نظر مشغلي الطائرات ومنتجي المواد الأولية ومنتجي الوقود والمؤسسات المالية والجهات المعنية الأخرى؛

هـ) الحاجة إلى سياسات تُطبّق وفقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو والوثائق ذات الصلة بها وأي اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف قائمة بين الدول، مع مراعاة المبادئ الأساسية لعدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة وتفاذي تشوّه السوق بشكل خاص، وتفاذي التدابير التي تتجاوز الحدود الإقليمية للدولة.

٧- ينبغي للدول أن تعمل معاً من أجل ضمان توافق السياسات قدر الإمكان وجعلها ملائمة للظروف السائدة في الدول والأقاليم كهدف على الأمد الطويل.

٨- الرؤية المشتركة هي عملية تعاونية تلزم بموجبها مختلف الجهات المعنية باتخاذ إجراءات محددة، كما ينبغي على الدول تشجيع الجهات المعنية على تخطيط الإجراءات الخاصة بها وإعدادها وتنفيذها من أجل المساهمة في تحقيق الرؤية المشتركة، حسب الاقتضاء، بما في ذلك ما يلي:

أ) مشغلو الطائرات من أجل إعطاء الأولوية للتوقيع على اتفاقات شراء وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛ وتسهيل التواصل مع المسافرين وشاحني البضائع جواً وشركات الشحن الجوي التي ترغب طوعاً في خفض بصمتها في مجال السفر الجوي من خلال

شراء وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛ وتنفيذ تدابير لزيادة مواءمة وقود الطيران المستدام مع أسطولهم؛

(ب) المطارات من أجل التخطيط للتغيرات في البنى التحتية الضرورية للمطارات لضمان كفاءة التوريد والوصول إلى الوقود السهل الإحلال وتنفيذها والنظر في سبل ابتكارية لتقاسم كلفة التغيرات الهيكلية في سلسلة القيمة بالتعاون مع مشغلي الطائرات ومنتجي الوقود والجهات المعنية الأخرى؛

(ج) مصنعو الطائرات والمحركات لتسريع وتيرة العمل حرصاً على ضمان إمكانية استخدام وقود الطيران المستدام بنسبة ١٠٠ في المائة في الطائرات الجديدة وتلك التي لا تزال قيد الإنتاج والطائرات الحالية، ما أن تثبت سلامة ذلك ووفقاً لالتزاماتهم المعلن عنها والابتكار من أجل فهم الفرص التي تُقدمها مصادر الطاقة النظيفة الأخرى على الأمد الطويل والاستفادة منها إلى أقصى حد؛

(د) منتجو الوقود من أجل إعطاء الأولوية إلى الابتكار والاستثمار في وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وإثبات إمكانية استخدامها من الناحية الفنية وقابلية النشر والاستدامة لأنواع الوقود هذه وفقاً لأحكام خطة كورسيا؛

(هـ) خطط ترخيص مستوى الاستدامة التي اعتمدها الإيكاو من أجل تسريع وتيرة ترخيص الاستدامة لتأهيل وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وفقاً لشروط خطة كورسيا؛

(و) الجهات المسؤولة عن وضع القواعد الخاصة بالوقود، لا سيما الجمعية الأميركية للاختبار والمواد (ASTM)، للعمل مع كافة الجهات المعنية من أجل تسريع الترخيص والاعتماد لمسارات إنتاج الوقود الإضافية.

٩- ينبغي للدول أن تضيف في خطط عملها الوطنية متى أمكن سياساتها وإجراءاتها وخرائط الطريق لديها بشأن إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، من أجل القيام بما يلي:

(أ) تحديد الموارد والقدرات والعوامل الأخرى اللازمة (مثلاً فيما يخص بناء القدرات والوصول إلى التكنولوجيا)؛
(ب) مساعدة الإيكاو على صقل تدابير بناء القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك تسهيل الحصول على التمويل، وفقاً لحاجات كل دولة؛

(ج) إجراء تحديد كمّي في خططها ودعم عمل الإيكاو في رصد التقدم نحو تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

١٠- ينبغي رصد تنفيذ الإطار العالمي بشكل متواصل واستعراضه بشكل دوري، بما في ذلك من خلال عمليات التقييم التي تجريها الإيكاو في كل سنة والدعوة لعقد المؤتمر الرابع لأنواع وقود الطيران المستدام، ممّا يضمن تقييماً منتظماً لما يلي:

(أ) التقدم في خفض الانبعاثات الناتجة عن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، لا سيما من خلال جمع الإيكاو للإجراءات التي تتخذها الدول وفقاً لخططها الوطنية وآليات الإبلاغ الأخرى الخاصة بها وتجميعها وتحليلها؛

(ب) التقدم في وسائل دعم التنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي، بما في ذلك التمويل، لتحقيق خفض الانبعاثات المنبثقة عن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة

في مجال الطيران من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك جمع الإيكاو للإجراءات التي تتخذها الدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى وتجميعها وتحليلها؛

ج) آثار النمو المستدام لصناعة الطيران وآثار الكلفة (بما في ذلك تكاليف السفر وسعر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة) والمحافظة على فرص متكافئة ومنصفة لإنتاج ونشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران. [

الركيزة الأساسية رقم ٢ - الإطار التنظيمي

١١- تحقيقاً للشفافية واليقين والاستقرار على المستوى التنظيمي والمحافظة على السلامة البيئية بالنسبة لمنتجات المواد الأولية ومنتجات الوقود والمؤسسات المالية، ينبغي استخدام معايير استدامة خطة كورسيا وترخيص الاستدامة ومنهجية التقييم لانبعاثات دورة الحياة المستخدمة لأنواع الوقود المؤهل على أنها الأساس المقبول لأهلية أنواع الوقود المستدام المُستخدَم في الطيران الدولي.

١٢- ينبغي للإيكاو والدول والصناعة أن تكثف جهودها من أجل زيادة عدد خطط ترخيص الاستدامة المعتمدة من جانب الإيكاو في كافة الأقاليم من أجل تسريع وتيرة ترخيص الاستدامة لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة المؤهلة وفقاً لشروط خطة كورسيا، بدون استثناء أي مصدر وقود مُحدّد أو مسار أو مواد أولية أو تكنولوجيا ما. وفي هذا الصدد، فإن الإيكاو مدعوة، بمساهمات فنية ومحايدة تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إلى التعجيل بتحليل الانبعاثات خلال دورة الحياة لمصادر الوقود الجديدة ومساراتها والموافقة عليها.

١٣- ينبغي للإيكاو والدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى أن تعمل مع هيئات وضع قواعد الوقود، على غرار الجمعية الأميركية للاختبار والمواد، من أجل تسريع وتيرة ترخيص مسارات إضافية لإنتاج الوقود، من أجل تحقيق أكبر قدر ممكن من المصادر المُرخّصة لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة.

١٤- يمكن لوجود منهجيات احتساب قوية مثل منهجية احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود والإبلاغ عنها بمقتضى نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا (CORSIA MRV) أن يوفر الثقة في استخدام أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي، والمطالبة من قبل مشغلي الطائرات بالفوائد البيئية الناتجة عنها. مع ملاحظة أن منهجيات الاحتساب هذه يمكن أن تساعد على دعم رصد التقدم المُحرز نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل. وينبغي أن يُراعى في هذه المنهجيات وما يرتبط بها من أطر للإبلاغ المعلّمة التي تسعى إلى تعزيز الشفافية والدقة والاتساق والقابلية للمقارنة والاكتمال: إقراراً بأن المنافع البيئية للوقود المستدام باتت متداولة بالفعل عبر سوق افتراضية، بوسائل من بينها ما يسمى بمفاهيم "الحجز والمطالبة"، فمن المهم النظر في ما إذا كانت منهجيات الاحتساب الحالية بشأن استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي يمكن أن توفر الثقة في استخدام هذه الأنواع من الوقود وأن يطالب مشغلو الطائرات بالفوائد البيئية الناتجة عنها. وينبغي أن تأخذ منهجيات الاحتساب هذه في الاعتبار ما يلي:

- (أ) ضمان التغطية العالمية للانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران المدني الدولي، وذلك في إطار رصد التقدم المُحرز نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛
- (ب) دعم تطبيق المنهجيات بشكل متنسق فيما بين الدول بطريقة شفافة؛
- (ج) تمكين الإبلاغ الدقيق عن الانبعاثات، بما في ذلك استخدام أنواع الطاقة الأنظف للطيران المدني الدولي؛
- (د) ضمان السلامة البيئية من خلال تقادي ازدواج العد، بما في ذلك بين أنشطة الطيران المدني المحلي وأنشطة الطيران المدني الدولي؛
- (هـ) استخدام معلومات الانبعاثات التي تم التحقق منها، مع تعزيزها بمعلومات أخرى للتحقق من بيانات الانبعاثات المبلغ عنها أو مصادقتها؛
- (و) تعزيز فعالية التكلفة باستخدام منهجيات احتساب وإجراءات إبلاغ مبسطة؛
- (ز) تقادي فرض عبء إداري زائد على الدول ومشغلي الطائرات؛
- (ح) الاستفادة، قدر الإمكان، من المنهجيات والإجراءات الحالية في إطار منهجية احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود والإبلاغ عنها بمقتضى نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا (CORSIA) (MRV).

[رهنأً بالمناقشات الإضافية بشأن الآراء الفنية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران]؛

1٥- ينبغي للإيكاو، بمساهمات فنية تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن تُجري دراسة لنظم احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود في مجال الطيران الدولي المستخدمة حالياً في السوق المفتوحة. ويتعين أن تشمل هذه الدراسة استكشافاً أولياً لما يسمى بمفهوم "الحجز والمطالبة" لتقييم مدى ملاءمته وإمكان تطبيقه، مع مراعاة المستجدات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى في هذا الصدد، بما في ذلك المادة ٦ في اتفاق باريس. والقصد من الدراسة هو تحسين فهم هذه المفاهيم ونظم الاحتساب، وتحديد المجالات التي يمكن تناولها بمزيد من التباحث. ويمكن أن يساعد هذا العمل على تحديد الدور الذي يمكن أن تؤديه الإيكاو، إن وجد، في إطار دعم هذه النظم لتسهيل الحصول على الفوائد البيئية لأنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة الطيران النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي، وضمان السلامة البيئية دون تثبيط الإنتاج العالمي لهذه الأنواع من الوقود، لا سيما في البلدان النامية. على ضوء ما ورد أعلاه، ينبغي للإيكاو أن تدرس، في ظل وجود مساهمات فنية تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وغيرها من الجهات المعنية، مدى الحاجة إلى مواءمة منهجيات احتساب وقود الطيران الدولي والفوائد المحتملة الناتجة عن ذلك، مع ملاحظة أن هذه المنهجيات يمكن أن تساعد أيضاً في عملية رصد التقدم نحو بلوغ الهدف الطويل الأجل.

الركيزة الأساسية رقم ٣ - دعم التنفيذ

١٦- ينبغي أن تتاح لجميع الدول إمكانية المشاركة في جميع مراحل إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة الطيران النظيفة الأخرى في مجال الطيران، وتُشجّع جميع الدول والمناطق على العمل معاً بروح التضامن لضمان وجود جهد عالمي حقيقي للمساهمة في العمل الرامي إلى تحقيق خفض الانبعاثات من خلال مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران والاستفادة منه.

يتطلب التوسع العالمي في إنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى برنامجاً قوياً وواسع النطاق لبناء القدرات ودعم التنفيذ. وتُشجّع الدول والإيكاو ومؤسسات الصناعة والأوساط الأكاديمية والجهات المعنية الأخرى على العمل معاً لإنجاز برنامج من هذا القبيل يحقق ما يلي:

- (أ) يقرّ بالحاجة إلى تقديم دعم مخصص يُراعي مختلف مراحل الاستعداد واختلاف الظروف عبر الدول والمناطق؛
- (ب) يُسهّل الشراكات والتحالفات والتعاون بين الدول وجميع الجهات المعنية، بما في ذلك التعاون الإقليمي الذي قد يفضي إلى إيجاد حلول إقليمية لإنتاج الوقود بكفاءة؛
- (ج) يشمل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات وجهود تطوير التكنولوجيا بين الدول، ولأجل ذلك ينبغي أن توفر الإيكاو منصة لتسهيل هذا التبادل وتتبع التقدم المحرز؛
- (د) يدعم الدول في تخطيطها وإعدادها وتنفيذها للسياسات الوطنية والإقليمية التي يمكن تطبيقها عبر جميع مراحل سلسلة إمداد الوقود، بما في ذلك عناصر السياسات المحتملة التالية التي تشكل جزءاً من "مجموعة الأدوات" غير الشاملة (سبقت الإشارة إليها في الفقرتين ٥ و ٦ أعلاه):

الصندوق رقم ٢: "مجموعة الأدوات" بالعناصر المحتملة للسياسات الوطنية

- (١) تعزيز الشراكات والتحالفات والتعاون بين الجهات المعنية المختلفة، بما في ذلك (حسب الاقتضاء) مع مشغلي الطائرات والمطارات ومصنعي الطائرات والمحركات ومنتجاتي الطاقة والمؤسسات المالية.
- (٢) الحوافز الحكومية، بما في ذلك القروض والمنح والإعفاءات الضريبية والدعم التنظيمي والآليات الأخرى الخاصة بما يلي:
 - البحث والتطوير بما في ذلك تحديد مستوى الاستعداد التكنولوجي.
 - تحديد مصادر الخامات الأولية المحتملة.
 - تطوير وتسريع إنتاج الخامات الأولية.
 - تطوير وتسريع إنتاج الوقود.
- (٣) الأهداف و/أو المهام الرامية إلى تحقيق ما يلي:
 - مستويات خفض الانبعاثات.
 - التوسع في استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.
 - مستويات مزج الوقود.
- (٤) تحديد أنواع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى كأولويات لتمويل جهود إزالة الكربون على مستوى الاقتصاد، عندما يكون ذلك مفيداً.
- (٥) التشجيع على زيادة عدد خطط ترخيص الاستدامة المعتمدة من قِبَل الإيكاو فيما يخص وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

(٦) التشجيع على إجراء دراسات الجدوى الخاصة بوقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

(٧) التشجيع على إجراء التغييرات الضرورية في المطارات والبنية الأساسية لإمدادات الطاقة.

(٨) التشجيع على استخدام الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة.

هـ) يسمح بتحديث إرشادات الإيكاو التفصيلية بانتظام بشأن "مجموعة أدوات السياسات" و"القواعد الأساسية"، حيثما ينطبق ذلك، لتقدير التكاليف والاستثمارات اللازمة وإمكانات الإنتاج، للمساعدة في توفير المعلومات للدول عند نظرها في اختيار السياسات الوطنية والإقليمية التي تتناسب مع ظروفها، مع ملاحظة أن هذه الإرشادات لا ترَجِّح كفة سياسات محددة؛

و) يدعم تقديم دراسات الجدوى والمشاريع التجريبية وخطط "إثبات المفهوم" بشكل متواصل، مما قد يسهل الحصول على الاستثمارات لتنفيذها؛

ز) إعداد وتوفير التدريب لزيادة وعي الدول واستعدادها، وكذلك لدعم استعداد مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة لجذب الاستثمارات، بما في ذلك التدريب على الجوانب المالية لتطوير المشاريع والتخطيط المالي وترويج الاستثمار؛

ح) يساعد في إعداد الجوانب الهامة من خطط العمل وخرائط الطريق الوطنية، بما في ذلك إرشادات وأدوات الإيكاو، وشراكات الدعم بين فرادى الدول، مع ملاحظة أن خطط العمل الوطنية قد تتضمن أيضاً معلومات عن احتياجات محددة من المساعدات لتنفيذ التدابير الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، مما قد يسهل الوصول إلى الاستثمار والتكنولوجيا.

١٨- تُعد القدرة على استخدام التكنولوجيا أمراً حتمياً بالنسبة للدول للمساهمة في إنتاج ونشر الطاقة النظيفة والاستفادة منها. وبناء على ذلك، تُشجع الدول ودوائر الصناعة على تعزيز وتيسير النقل الطوعي والفعال للتكنولوجيا، لا سيما إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، وذلك تمهيداً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB)، مع مراعاة الفوائد العالمية الناجمة عن زيادة إمدادات الطاقة النظيفة.

١٩- ينبغي أن يُعَدَّ الدعم في شكل بناء القدرات والتنفيذ في الإيكاو بطريقة تتسم بالكفاءة والفعالية والاتساق في إطار نهج "الإيكاو الواحدة"، بما في ذلك خلال جميع مراحل إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، بالاستفادة من نجاح "برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في خطة كورسيا" (ACT-CORSIA) وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المُستدام (ACT-SAF). وتُشجَّع الدول على إعداد مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني.

٢٠- تمهيداً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ينبغي للدول تقديم مساهمات منتظمة وذات قيمة في "صندوق التبرعات في مجال البيئة" وغيرها من المساهمات العينية (مثل الإعارات) لدعم تنفيذ برنامج الإيكاو الكبير لبناء القدرات ودعم التنفيذ الذي يهدف إلى مساعدة البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك، على سبيل الأولوية، دراسات الجدوى والتكيف التكنولوجي.

- ٢١- كما تشجّع دوائر الصناعة على توفير الخبرة والدعم المالي لدعم تنفيذ برنامج بناء القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك، على سبيل الأولوية، دراسات الجدوى والتكيف التكنولوجي.
- ٢٢- ينبغي أن ترصد الإيكاو بانتظام التقدم المحرز وفعالية جهود بناء القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك ضمان وجود موارد كافية لتنفيذ برنامج الدعم الخاص بها، كجزء من وسائل التنفيذ عموماً. وفي هذا الصدد، ينبغي للإيكاو أن تنظر في وضع المنهجيات اللازمة للرصد وتقديم التقارير إلى الدول.

الركيزة الأساسية رقم ٤ - التمويل

- ٢٣- [كما أقر بذلك قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، في الفقرة ١٧ منه: "من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تعزّز تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة لتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران."]
- ٢٤- وفقاً للتقرير عن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، سيكون موزّدو الوقود بحاجة إلى استثمار ما يصل إلى ٣,٢ تريليون دولار حتى عام ٢٠٥٠ في إنتاج أنواع الطاقة النظيفة للطيران، وستكون هناك حاجة إلى استثمارات إضافية للتدابير الأخرى الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران، بما في ذلك تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية. ويمثل حجم هذا الاستثمار تحديات وفرصاً للإيكاو والدول والجهات المعنية الأخرى، بما في ذلك مجتمع التمويل.
- ٢٥- فيما يتعلق تحديداً بالتمويل، طلب قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، في الفقرتين ١٨ (أ) و(ب) من المجلس ما يلي:
- (أ) "الشروع في تدابير أو آليات محددة لتسهيل إمكانية الوصول، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، إلى قدرات الاستثمار الخاص، فضلاً عن التمويل من المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة انبعاثات الكربون من الطيران الدولي، وكذلك تشجيع التمويل الجديد والإضافي لهذا الغرض؛"
- (ب) "المزيد من النظر في إنشاء مبادرة للتمويل المناخي أو آلية للتمويل في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو."
- ٢٦- ويجب التقدم على وجه السرعة، وبشكل متزامن، في تحقيق مطالب هاتين الفقرتين من قرار الجمعية العمومية، اللتين تكملان برنامجاً قوياً للمساعدة والتعاون مخصّصاً للهدف الطموح العالمي الطويل الأجل وذلك على النحو المطلوب في الفقرة ١٨ (ج) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، من أجل معالجة التحدي المتمثل في توسيع نطاق وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى على المستوى العالمي بطريقة مستدامة، بما في ذلك معالجة الشواغل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.
- ٢٧- وفيما يتعلق بالتمويل، ينبغي أن يكون الهدف الأولي للإيكاو والدول الأعضاء فيها هو أن تدعم البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة لتحسين الحصول على أنواع التمويل، وزيادة الحماية من المخاطر في المشاريع الرامية إلى إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى من أجل تحفيز الاستثمار.

٢٨- وينبغي الاضطلاع بالتدابير الرامية إلى جذب المزيد من الاستثمار من بنوك التنمية وأسواق رأس المال الأخرى لإنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى بالتعاون مع جهود الإيكاو بموجب قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٢، وليس بما يؤثر عليها، لا سيما الفقرة ٨، وذلك من أجل " الاستمرار في تعزيز شركات المنظمة مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية أو لإدراج الطيران في خططها وبرامجها، وذلك بهدف تيسير حصول الدول على الأموال أو على التمويل لمشاريعها الإنمائية في مجال الطيران."

٢٩- وتتطلب بعض أدوات التمويل (مثل التمويل المختلط والشركات بين القطاعين العام والخاص) تعاوناً كبيراً وتضافراً بين الجهات المعنية، بما في ذلك الدول والصناعة والمؤسسات المالية العامة والخاصة، لتقليل مخاطر الاستثمار. وهناك دور تضطلع به الإيكاو والدول الأعضاء فيها للمشاركة في هذا التعاون بين شتى الجهات المعنية حسب الاقتضاء.

٣٠- وتؤدي الإيكاو والدول ودوائر الصناعة دوراً رئيسياً في الدعوة إلى زيادة الاستثمار في وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى من خلال زيادة الوعي والفهم بين مجتمع التمويل الدولي بشأن ما يلي:

- أ) الالتزام الجماعي من جانب الدول ودوائر الصناعة لتحقيق الهدف الطويل الأجل؛
- ب) أهمية النمو المستدام لقطاع الطيران الدولي بما في ذلك الروابط الاقتصادية والاجتماعية والتدفقات التجارية؛
- ج) فوائد استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لمعالجة مساهمة الطيران في تغير المناخ؛
- د) العمل القوي الذي اتخذته الإيكاو والدول والصناعة من أجل توسيع نطاق استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- هـ) الفوائد الاقتصادية والاجتماعية المباشرة وغير المباشرة التي تعود على الدول عبر سلسلة قيمة إنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة؛
- و) حجم الطلب على وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- ز) الصعوبات القائمة في الحصول على التمويل الكافي لمشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- ح) الفرص الاستثمارية والعوائد المحتملة.

٣١- وفي إطار جهود التوعية هذه، ينبغي أن تعمل الدول والإيكاو على تعزيز وتعميق مشاركتها وحوارها مع أوساط التمويل الدولي والجهات المعنية الأخرى، بما في ذلك:

- أ) المؤسسات المالية العامة والخاصة، بما في ذلك البنوك دون الوطنية والوطنية والإقليمية والمتعددة الأطراف؛
- ب) أسواق رأس المال الخاصة، بما في ذلك المستثمرون وشركات التأمين؛
- ج) التحالفات الرأسمالية والمصرفية؛
- د) الدول المانحة؛

هـ) الصناديق وأدوات الاستثمار التابعة للأمم المتحدة وغيرها المعترف بها دولياً؛
و) منتج الطاقة.

٣٢- وينبغي أن تعد الإيكاو، بالتعاون مع الدول، سلسلة من دراسات الحالة لنجاح مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، وذلك بالاستفادة من الأمثلة في المناطق ذات الخصائص والمخاطر الاستثمارية المختلفة. ويمكن لدراسات الحالة هذه أن تساعد كلاً من أصحاب المشاريع والمستثمرين المحتملين من خلال تقديم أمثلة على مسارات الاستثمار "المجربة والمختبرة" وغرس الثقة في إمكانية تحقيق فرص الاستثمار.

٣٣- {وتحيط الدول علماً بإنشاء "مركز الإيكاو للاستثمار المالي"، وترحب به، وتتطلع إلى أن يبدأ عمله في تسهيل التوصل إلى الإمكانيات الاستثمارية العامة والخاصة والتمويل من المؤسسات المالية، مع التركيز على البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، فيما يتعلق بالمشاريع التي تساهم في التخلص من انبعاثات الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي، بما في ذلك توسيع نطاق إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، وكذلك تشجيع الاستثمارات الجديدة والإضافية لهذا الغرض.

٣٤- وكخطوة أولى، ينبغي أن تضع الإيكاو على وجه السرعة الهيكل الإداري والقدرات اللازمة من أجل تفعيل مبادرة "مركز الإيكاو للاستثمار المالي" المقترحة. ويجب أن يحدد هذا العمل بشكل واضح الكيفية التي تكمل بها هذه المبادرة الجهود المبذولة ككل من أجل بناء القدرات وتنفيذها فيما يتعلق بالتخلص من انبعاثات الكربون الناجم عن أنشطة الطيران، بما في ذلك برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المُستدام (ACT-SAF).

٣٥- ويمكن أن تشمل التدابير الأنشطة الأساسية لمركز الإيكاو للاستثمار المالي اتخاذها لتسهيل الحصول على التمويل ما يلي:

أ) إعداد منصة لربط مشاريع التخلص من انبعاثات الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران مع المستثمرين المحتملين من القطاعين العام والخاص، بما في ذلك وظيفة "التوفيق"، ما يمكن المستثمرين بالتالي من التعرف على المشاريع وتقييمها؛

ب) العمل مع مختلف الجهات المعنية على استكشاف آلية مبتكرة للتمويل والتخفيف من المخاطر، بحيث تتواءم مع جهود خفض الكربون في قطاع الطيران وحفز الاستثمارات، وتعزيز التعاون بين الجهات المعنية لتعبئة الموارد المالية بشكل فعال (على سبيل المثال، تعزيز الشراكات مع القطاعين العام والخاص؛

ج) التعاون مع المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، لإنشاء مسارات لتمويل المشاريع؛-

٣٦- وينبغي أن تنظر الإيكاو أيضاً، [سواء من خلال مركز الإيكاو للاستثمار المالي أو المبادرات الأخرى] في ما يلي-

د) وضع قاعدة بيانات لشتى مصادر التمويل، بالإضافة إلى شروطها وأحكامها، ليتمكن أصحاب المشاريع من الاعتماد عليها؛

هـ) إعداد مجموعة أدوات من الشروط النموذجية (الشروط الأساسية حسب احتياجات المستثمرين) لتمويل وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى أو صياغة اتفاقات التمويل.

- ٣٦- لن يكون رأس المال الخاص وحده كافياً للتوسع في عمليات إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى. وستكون هناك حاجة لاستثمارات كبيرة، من القطاع العام بما في ذلك في شكل التمويل بشروط ميسرة، لتمويل بعض مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، لا سيما في البلدان النامية.
- ٣٧- تُعزِّد الدول بالدور المهم الذي يمكن أن تؤديه الإيكاو في تشجيع تدفقات التمويل العام الجديدة والإضافية والقابلة للتنبؤ بها وصرفها بشكل شفاف وفعال. ويتعين على الإيكاو والدول الأعضاء فيها ضمان "ألا تترك شاردة ولا واردة" في استكشاف السبل الكفيلة بدعم هدف الاستثمار العام هذا، بما في ذلك إمكانية قيام الإيكاو بإنشاء مبادرة أو آلية خاصة بها لتمويل المناخ.
- ٣٨- وتحققاً لهذه الغاية، تؤكد الدول على أهمية الفقرة ١٨ (ب) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، وتوافق على أنه ينبغي للإيكاو أن تسرّع عملها لمواصلة النظر في إنشاء مبادرة لتمويل المناخ أو آلية تمويل في إطار الإيكاو، مع معالجة الصعوبات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة. ويجب استكمال هذا العمل لتتظر فيه الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، وفقاً للفقرة ١٨ (ب) من القرار ٤١-٢١.
- ٣٩- تتواصل الجهود، على الصعيد العالمي، لحشد التمويل من أجل العمل المناخي، وتعظيم تأثير الموارد الميسرة من أجل دعم التحول إلى الطاقة النظيفة. فقطاع الطيران بحاجة إلى ضمان تأمين "تصبيه العادل" من هذه الجهود لدعم تحوُّله وتحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل.
- ٤٠- وفي هذا الصدد، ينبغي أن تبدأ الإيكاو والدول الأعضاء فيها مسار عمل لرصد التطورات الهامة في الأمم المتحدة وفي أوساط التمويل الدولي بشكل فعال، ويشمل ذلك جملة أمور تتضمن صندوق المناخ الأخضر وتجديده القادم، وتحالف مالكي الأصول ذات الصافي الصفري من الانبعاثات، وبيان رؤية مصارف التنمية المتعددة الأطراف، وذلك من أجل تحديد الفرص المتاحة لزيادة ما يخصصه أو يعتمد عليه القطاع العام والخاص من رأس مال لمشاريع التخلص من الكربون في قطاع الطيران، ولا سيما مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، ومتابعة تلك الفرص متابعة دقيقة. على سبيل المثال، يمكن أن تشمل هذه الفرص ما يلي:

(أ) صندوق الأمم المتحدة للمناخ الأخضر؛

(ب) تحالف مالكي الأصول ذات الصافي الصفري من الانبعاثات؛

(ج) بيان رؤية بنوك التنمية المتعددة الأطراف الصادر في باريس [٠].

— انتهى —