



## 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 ٢ من جدول الأعمال: وسائل التنفيذ بالنسبة للهدف العالمي الطموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي

البند ٤ من جدول الأعمال: الاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن الاجتماع

### إنشاء صندوق متعدد الأطراف للطيران الدولي

(ورقة مقدّمة من البرازيل والهند ونيجريا والاتحاد الروسي والسودان)

#### الموجز

يُتّرح في ورقة العمل هذه إنشاء "صندوق متعدد الأطراف للطيران المستدام"، يزوّد الجهات المعنية من القطاعين العام والخاص في البلدان النامية بوسائل التنفيذ الكافية (من حيث التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا) للتدابير المتخذة ضمن القطاع لخفض الانبعاثات في مجال الطيران المدني (العمليات والتكنولوجيا وأنواع الوقود)، ممّا يُساهم في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل، إذا اعتمدت الإيكافو مثل هذا الهدف. وتردّ للعلم فقط المسوّغات الكاملة والوصف العام للمواصفات الأساسية المقترحة للصندوق في المرفق (بالإنجليزية فقط).

وتردّ الإجراءات المعروضة على الاجتماع في الفقرة ٩.

#### ١- المقدمة

١-١ طلبت الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها الأربعين من المجلس استكشاف الجدوى من تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي وعرض العمل في هذا الخصوص على الدورة الحادية والأربعين للجمعية (الفقرة ٩ من القرار ٤٠-١٨).

٢-١ وأوضح تقرير الفرقة الخاصة المعنية بالهدف الطموح طويل الأجل، الذي أقرته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن درجات الطموح المختلفة في خفض الانبعاثات تعني أن ثمة حاجة إلى استثمارات وتكاليف مختلفة خلال الفترة الزمنية الممتدة حتى عام ٢٠٥٠ وما بعده. كما يُتوقّع ظهور فوارق إقليمية في تنفيذ التدابير التشغيلية.

٣-١ وستكون التكاليف والاستثمارات المرتبطة باحتمال اعتماد هدف طموح طويل الأجل تكاليف واستثمارات جديدة وستُضاف إلى تلك المتوقعة أصلاً للتخفيف والتأقلم مع تغيّر المناخ والسعي إلى تحقيق التنمية المستدامة على المستوى الاقتصادي.

٤-١ وبالتالي، حرصاً على ضمان الجدوى الفعلية للهدف الطموح طويل الأجل، في حالة اعتماده، من المهم توفير الموارد المالية المتوقعة والكافية للأنشطة المناخية من أجل مساعدة البلدان النامية على تنفيذ التدابير اللازمة، وفقاً للفقرة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس<sup>١</sup>، بما في ذلك مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات الأطراف المرتبطة بها وقرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨. كما يجب مراعاة المادة ٩-١ من اتفاق باريس التي تنص على الفصل الصريح بين الأدوار بالنسبة إلى تمويل الأنشطة المتعلقة بالمناخ، إذ تُعتبر البلدان المتقدمة مسؤولة عن توفير الموارد وتعبئتها بينما ستكون البلدان النامية هي المستفيدة من هذه الموارد.

## ٢- الغرض والنطاق

١-٢ يهدف الصندوق المتعدد الأطراف للطيران المستدام إلى تزويد الجهات المعنية من القطاعين العام والخاص في البلدان النامية بوسائل التنفيذ الكافية (التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا<sup>٢</sup>) للتدابير ضمن القطاع لخفض الانبعاثات في مجال الطيران المدني (العمليات والتكنولوجيا وأنواع الوقود)، مما يساهم في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل، في حالة اعتماده.

٢-٢ وسيعمل الصندوق المتعدد الأطراف بمثابة مقاصة لصالح الأطراف من البلدان النامية. ويجب القيام بهذه المهمة بالتعاون الوثيق مع إدارة التعاون الفني تحت راية الإيكاو.

## ٣- لماذا يُعتبر الصندوق المتعدد الأطراف للطيران المستدام ضرورياً

١-٣ لا بدّ من إيجاد موارد مالية كبيرة من أجل استحداث و/أو زيادة القدرة على إنتاج أنواع الوقود المستدام ومصادر الطاقة النظيفة وبدرجة أقل لبناء وتحديث البنى التحتية، لا سيما في المطارات. ويُتوقّع أن يوفر التمويل من القطاع الخاص الأموال اللازمة للمشاريع الاستثمارية للشركات العالمية والدولية بشروط تنافسية وبمبالغ كافية. لكن، لا ينطبق الأمر نفسه بالضرورة على المستثمرين الوطنيين في البلدان النامية، الذين يميلون إلى أن يكونوا أقل قدرة على المنافسة ولا يستطيعون الحصول على ما يكفي من التمويل من القطاع الخاص.

٢-٣ وينطبق الأمر نفسه على البنى التحتية في الدول، لا سيما بالنسبة إلى المطارات، التي قد تحتاج إلى البناء أو إلى التجهيزات الجديدة من أجل المساهمة في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل المحتمل. وفي الأسواق الأقل نضجاً، كثيراً ما تكون هذه البنى التحتية تحت سيطرة الحكومات والمؤسسات العامة، التي تُفرض قيود على ميزانيتها وتُعتبر قدرتها على الحصول على التمويل من القطاع الخاص محدودة.

٣-٣ بالإضافة إلى ذلك، لا تقتصر الإجراءات التي يجب اتخاذها تحقيقاً للهدف الطموح طويل الأجل على الاستثمار

<sup>١</sup> انظر المادة ٢-١ (ج) (الحاجة إلى توفير التدفقات المالية من أجل خفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز القدرة على الصمود في وجه تغيّر المناخ) والمادة ٩ (التمويل).

<sup>٢</sup> يُحدّد التقرير الخاص الصادر عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغيّر المناخ حول المسائل المنهجية والتكنولوجية (IPCC، ٢٠٠٠) مصطلح "نقل التكنولوجيا" كمجموعة واسعة من العمليات التي تشمل تدفقات الدراية والتجربة والتجهيزات للتخفيف من والتكيّف مع تغيّر المناخ في ما بين الجهات المعنية المختلفة.

في الإنتاج أو البنى التحتية. فلا تُعتبر عناصر بناء القدرات ونقل التكنولوجيا وحتى إدخال التحسينات التشغيلية مجالات يُتوقع فيها أن تسدّ الأموال الخاصة حاجات الجهات المعنية بالشكل الوافي في البلدان النامية.

٤-٣ ويقتضي الأمر أكثر من مجرد التمويل الخاص إذا ما أردنا تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل المحتمل بطريقة شاملة فعلياً بحيث لا يُترك أي بلد وراء الركب ويُساهم الجميع في الحد من الكربون الصادر عن الطيران الدولي والاستفادة من ذلك. ولا بدّ من وجود دعم إضافي على شكل التمويل من مصادر القطاع العام، ما يشكّل طريقة تنفيذ شاملة وممارسة راسخة في أنظمة حماية البيئة المتعدّدة الأطراف، بما في ذلك تلك المتعلقة بتغيّر المناخ بشكل خاص.

٥-٣ وفي هذا السياق، تُعتبر الآليات والصناديق البيئية والمؤسسات المالية الإقليمية والمتعددة الأطراف القائمة أحد المصادر المحتملة للموارد من القطاع العام. فلا شكّ أنه يُمكنها تأدية دور هام في سدّ حاجات الجهات المعنية في البلدان النامية في إطار الجهود التي تبذلها للحدّ من الكربون في مجال الطيران المدني. لكن ثمة قيود مالية وتنظيمية واضحة لاستخدام مصادر التمويل هذه في قطاع الطيران بطريقة تتماشى مع الحاجات المرتبطة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل المحتمل.

٦-٣ ويُشير تحليل أولي إلى أنّه من غير المحتمل أن تكون الأنظمة الحالية سهلة التعديل في أي من الصناديق أو المؤسسات الأساسية (البنك الدولي والصندوق الأخضر للمناخ ومرفق البيئة العالمية، على سبيل المثال) من أجل تأمين التمويل الموجه للقطاع أو زيادة الأموال من أجل سدّ الحاجات الهادفة إلى التخلص من الكربون في مجال الطيران.

٧-٣ وفي هذا السياق، فإن الحصول على التمويل الكافي للإجراءات اللازمة لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل المحتمل، لا سيما للبلدان النامية، أمر غير مؤكّد على الإطلاق (نظراً إلى المنافسة الشرسة على الموارد المحدودة) وغير كافٍ من دون شك، ويُرافقه خطر كبير بعدم التمكن من التنفيذ الكامل لأي هدف يُعتمد. وبالتالي، ثمة حاجة حقيقية لضمان الترابط الواضح بين التزامات التخلص من الكربون في قطاع الطيران الدولي والتمويل الموجه للقطاع ذاته. ومن شأن الصندوق المتعدّد الأطراف للطيران المستدام أن يُساهم في تحقيق هذا الهدف بالتحديد.

#### ٤- نظم الإدارة والترتيبات المؤسسية

١-٤ سيكون الصندوق المتعدّد الأطراف مسؤولاً بالكامل أمام الجمعية العمومية للإيكاو ويرفع تقاريره إليها.

٢-٤ وسيجري تشكيل لجنة تنفيذية لإدارة عمليّات الصندوق المتعدّد الأطراف، تضمّ ممثلين من ١٦ دولة عضواً في الإيكاو تنتخبهم الجمعية العمومية حرصاً على ضمان المساواة في تمثيل البلدان المتقدمة والبلدان النامية<sup>٢</sup>.

٣-٤ وسيعمل البنك الدولي، نظراً إلى خبرته وتجربته في التمويل الدولي للأنشطة المتعلقة بالمناخ، بوصفه الجهة الوصيّة على شؤون هذا الصندوق. وسيحصل على الأجر الملائم من موارد الصندوق، استناداً إلى الممارسة الحالية المتبعة في الآليات المشابهة.

٤-٤ كما ستشكّل أمانة عامة مصغرة تعمل بشكل مستقلّ من أجل إدارة شؤون الصندوق، وستنظم وتعمل بطريقة شبيهة لما يسري حالياً في الأمانة العامة لمرفق البيئة العالميّة.

<sup>٢</sup> لأغراض هذه الوثيقة، البلدان المتقدّمة هي تلك المدرجة في المرفق (١) لاتفاقية الأمم المتحدة الإطاريّة لتغيّر المناخ، بالإضافة إلى الدول الأعضاء في الإيكاو التي يُمكن تحديدها. أما الدول النامية فهي تلك غير المذكورة في هذا المرفق. ولا يؤثّر استخدام هذا التعريف للبلدان المتقدمة والبلدان النامية على وضع أي دولة (طرف أو غير طرف) بالنسبة إلى أي ميثاق قانوني دولي وأي منظمة دولية أخرى.

## ٥- إجراءات عمل الصندوق

١-٥ يصرف الصندوق الموارد المالية للجهات المعنية من القطاعين العام والخاص في البلدان النامية وفقاً للأساليب التالية: المنح (حصراً للدول) والقروض والضمانات الميسرة (بما في ذلك جزء من التمويل المختلط) لتمويل السياسات والاستراتيجيات والبرامج والمشاريع الاستثمارية العامة أو الخاصة أو أي إجراءات أخرى قد تساهم في تنفيذ الالتزامات بموجب الهدف الطموح طويل الأجل المحتمل. ويجوز للجهات المعنية في جميع البلدان النامية الحصول على هذه الموارد. وتنفذ العمليات التي يمولها الصندوق من خلال برامج ووكالات الأمم المتحدة المنفذة والمؤسسات الأخرى المؤهلة وذات السمعة الجيدة بعد أن تحظى بالاعتماد اللازم. وستكون إدارة التعاون الفني في الإيكاو مؤهلة لتكون الوكالة المنفذة لمشاريع المساعدة والتعاون الفني التي تخص الدول الأعضاء في الإيكاو.

## ٦- التعبئة الأولية وتجديد موارد الصندوق المتعدّد الأطراف للطيران المستدام

١-٦ سيتلقى الصندوق المتعدّد الأطراف مساهمات إلزامية من الدول المتقدمة.

٢-٦ وينبغي أن يطلب قرار الجمعية العمومية الذي ينص على إنشاء الصندوق المتعدّد الأطراف للطيران المستدام من المجلس تحديد المبلغ الأولي اللازم للصندوق على أساس تحليل فني تجريه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وعمليات تشاورية تُنظّم مع البلدان النامية لمعرفة أولوياتها وحاجاتها الفنية والتكنولوجية المرتبطة بمستويات الطموح في إطار الهدف الطموح طويل الأجل في حالة اعتماده. وسيُشكل التقرير الذي يحتوي على النتائج والتوصيات المنبثقة عن هذا الحوار المنظّم، إلى جانب تحليل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، الأساس الذي يستند إليه المجلس من أجل تحديد المبلغ الأولي للتعبئة.

٣-٦ وتُجدّد أموال الصندوق في كل دورة من دورات الجمعية العمومية للإيكاو حتى تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل في حالة اعتماده على أساس المنهجية الواردة أعلاه.

## ٧- الشفافية والمساءلة

١-٧ تضع اللجنة التنفيذية، بالتشاور مع الجهة الوصية على شؤون الصندوق، الإجراءات والعمليات الملائمة حرصاً على ضمان الشفافية المالية والتشغيلية والمساءلة فيما يخص الصندوق. وتُعَدّ الجهة الوصية على شؤون الصندوق التقارير المالية بشأن الاستثمارات واستخدام الموارد لعرضها على نظر كل من اللجنة التنفيذية والجمعية العمومية للإيكاو.

## ٨- إنشاء الصندوق

١-٨ تكلف الجمعية العمومية الأمانة العامة للإيكاو بإبرام اتفاق مع البنك الدولي كجهة وصية على شؤون الصندوق في موعد أقصاه ١٢ شهراً وبتيسير عملية تشكيل الأمانة العامة للصندوق وبدء أعمالها.

## ٩- الإجراءات المعروضة على الاجتماع

١-٩ يُرجى من الاجتماع الرفيع المستوى بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي التوصية بإنشاء "صندوق متعدد الأطراف للطيران المستدام"، على النحو المقترح في ورقة العمل هذه، خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

## APPENDIX

### MULTILATERAL FUND FOR SUSTAINABLE AVIATION (MFSA)

#### INTRODUCTION

The 40th Session of the ICAO Assembly requested the Council to explore the feasibility of a long-term global aspirational goal (LTAG) for international aviation and for the work on the matter to be presented to the 41<sup>st</sup> Session (Resolution A40-18, paragraph 9). The CAEP LTAG Task Group (LTAG-TG) was established in March 2020 to provide technical support to the Council in undertaking such task.

The LTAG-TG report, as endorsed by CAEP, consolidated the understanding that different levels of ambition in emissions reductions would involve different costs and investments along a timeline through 2050 and beyond. It also showed that regional variances in the implementation of operational measures are also expected.

The costs and investments associated with the possible adoption of an LTAG, in particular in the two more ambitious Integrated Scenarios developed by the LTAG-TG (IS 2 and IS 3), would be new and additional to those already expected to be needed for mitigation and adaptation to climate change and the pursuit of sustainable development in other sectors/industries or economy-wide.

Therefore, in order to ensure the true feasibility of an LTAG, if any is adopted, it is paramount that predictable and adequate climate finance be provided to assist developing countries implement measures consistent with such goal, particularly in the context of recovery from the COVID-19 pandemic. This is consistent with paragraph 2.2 of the Kyoto Protocol, the UNFCCC and its Paris Agreement<sup>4</sup>, including the principle of CBDR-RC, and Assembly Resolutions A38-18, A39-2 and A40-18. One must also bear in mind Article 9.1 of the Paris Agreement, that establishes an unequivocal separation of roles when it comes to climate finance: developed countries are responsible for the provision and mobilization of resources while developing countries are their recipients.

In light of the above, ICAO Member States are invited to consider establishing, under a resolution to be adopted at the 41st Assembly, a Multilateral Fund for Sustainable Aviation (MFSA).

#### *Purpose and scope*

The purpose of the MFSA would be to provide to public and private stakeholders in developing countries adequate means of implementation (financing, capacity-building and technology transfer<sup>5</sup>) of in-sector measures for emissions reductions in civil aviation (operations, technology and fuels) that would contribute to achieving an LTAG, if adopted.

Such measures may include public or private policies, strategies, programs, investment projects or other actions that may contribute to the implementation of commitments related to a potential LTAG.

Clearing house functions would also be attributed to the MFSA, including assisting stakeholders in developing countries through, for instance, country-specific studies and other technical forms of cooperation aiming at identifying their needs for cooperation, facilitating technical co-operation to meet

---

<sup>4</sup> See Articles 2.1 (c) (the need of “making finance flows consistent with a pathway towards low greenhouse gas emissions and climate-resilient development.”) and Article 9 (financing).

<sup>5</sup> The IPCC Special Report on Methodological and Technological Issues on Technology Transfer (SRTT) (IPCC, 2000) defined the term 'technology transfer' as a broad set of processes covering the flows of know-how, experience and equipment for mitigating and adapting to climate change amongst different stakeholders

these identified needs, holding workshops, training sessions and other related activities, for the benefit of Parties that are developing countries. Such functions should be performed in close cooperation with the Technical Cooperation Bureau (TCB) under ICAO.

*Why the MFSA is needed*

As previously mentioned, the purpose of the MFSA would be to provide public and private stakeholders with adequate means of implementation (financing, capacity-building and technology transfer) of a potential LTAG.

Regarding financing, very significant resources will be needed to create and/or expand capacity in the production of SAFs and other cleaner energy sources and, to a lesser extent, to build/adjust infrastructure, especially in airports. Private financing is expected to provide the funding needed for investment projects of global/international companies in competitive terms and adequate amounts. The same, however, does not necessarily apply to national investors, including large ones, in developing countries, as their access to private financing and the terms of access they have tend to be less competitive and/or abundant, if compared to those enjoyed by global investors.

A similar reasoning is valid for investment in infrastructure, particularly related to airports, that may need to be built or adjusted to implement actions/measures that may help achieve a potential LTAG. While it is true that, in many parts of the world, including in developing countries, parts of such infrastructure have been privatized or granted in concession, it is equally true that, in several others, often in less mature markets, they remain in the hands of governments/public companies. In these cases, budgetary resources (States) are typically insufficient and, as mentioned before, access by national investors (here, airport operators) to private funding or terms thereof are less advantageous than those available to global/international operators.

In addition, actions needed to achieve a possible LTAG are certainly not limited to production or infrastructure investment. Such other actions would not likely be funded by private financing.

One good example is capacity-building. It will be crucially important in developing countries in order to create or enhance governmental institutions and personnel needed to design and implement usually complex policies, regulatory frameworks (for SAFs, for instance) and programs (improvements in airspace control and in operations by airlines and airports, for example) conducive to contributing to the achievement of a possible LTAG. The implementation itself (beyond capacity-building) of such policies and programs (for instance, setting up/adjusting/supporting laboratories for certification or quality control of SAFs) would require additional financing that is not expected to be provided by private funding. Initiatives by the ICAO Secretariat such as ACT-SAF and future similar actions, although useful and important, are not expected to have the financial and human resources required.

Technology transfer also comes to mind. While, in several cases, investment projects financed by the private sector will include a technological component, there are likely to be situations in which this is not so or others in which technology proves to be too costly, in particular for national investors in developing countries, given the above-mentioned limitations and inequalities in access to and terms of private funding. Technology transfer to governments may also be an important part of public policies to support private investment in areas related to a potential LTAG.

Another area where private funding is not expected to play a significant role, if any, is R&D in developing countries. They may be crucial to the development or adaptation of technologies and processes to local conditions and needs (for example, identifying the most adequate technological pathways for SAF production, in light of locally available natural, technological and human resources).

In sum, it is clear that more than private funding will be required, if we are to achieve a potential LTAG in a truly inclusive manner and in such a way that no country is left behind and all contribute to and benefit from the decarbonization of international aviation. Additional support would be needed in the form

of funding by public (national, regional and/or international) sources, which is a modality of means of implementation integral to and a well-established practice in the multilateral environmental regimes, including those specifically related to climate change.

In this context, one possible source of public resources in support of a possible LTAG would be the existing multilateral and regional financial institutions, environmental funds and/or mechanisms. They can certainly play a role in addressing the needs of stakeholders in developing countries in their efforts to decarbonize civil aviation. However, there are clear limitations, both regulatory and financial, for these funding sources to be used in the aviation sector in a magnitude commensurate with the needs associated with achieving a potential LTAG.

Some examples are useful here:

- a) In 2021, the World Bank Group established the Climate Change Action Plan 2021-2025. For the fiscal year 2022, the group has reserved USD 14.4 billion to finance projects with a climate change benefit on mitigation in all areas of activities, there being no specific facility for the aviation;
- b) Under the Green Climate Fund (GCF), USD 9.7 billions are currently available for projects in all sectors, with the expectation of a balance in the allocation of funds for mitigation (where the vast majority of possible LTAG-related needs would be felt) and adaptation. No specific facilities exist for aviation; and
- c) The Global Environment Facility (GEF), in its 8<sup>th</sup> replenishment period (2022-2026), is expected to have at its disposal USD 5.25 billion, out of which approximately USD 800 millions (app. 16% of the total) devoted to climate change, again in all sectors/industries.

A preliminary analysis indicates that in none of the institutions or funds mentioned above it is likely that current regulations would be easily amended to provide for sector-specific funding or funds would be augmented to cater for the needs of aviation decarbonization.

A similar situation is found in regional development banks or similar financial institutions, where, according to available information, no specific facilities exist for aviation and even lesser resources are available or are expected to be increased for stakeholders in developing countries.

In this context, the proper funding of actions required to help achieve a potential LTAG, especially by stakeholders in developing countries, would be highly uncertain (given the fierce competition for limited resources) and undoubtedly insufficient, with a serious risk of failure in fully implementing any goal to be adopted.

Therefore, there is a real and objective need to ensure a clear correlation between sector-specific decarbonization commitments in international aviation and sector-specific funding. The MFSA would help to do precisely that.

#### *Governance and institutional arrangements*

The MFSA would be fully accountable and report to the ICAO Assembly.

An Executive Committee would be established to manage the operations of the MFSA through, among other functions:

- a) establish and apply criteria for funding eligibility and priorities, according to any LTAG to be adopted and the needs of beneficiaries;

- b) determine criteria for eligibility of implementing agencies that would act as MFSA partners and accredit them according to such criteria;
- c) review and approve projects submitted for funding;
- d) oversee and assess the implementation of projects;
- e) oversee the disbursement of resources;
- f) ensure transparency and accountability in the use of resources;
- g) operationalize clearing house functions;
- h) assess the effectiveness of the MFSA on a regular basis; and
- i) report regularly to the ICAO Assembly.

The Executive Committee would be integrated by 16 ICAO Member States, to be elected by the ICAO Assembly. There would be equal representation of States of developed and developing<sup>6</sup> countries in the Executive Committee.

The Executive Committee may establish an advisory technical group to assist in the review, approval and oversight of projects.

In order to reduce costs associated with and expedite the establishment and functioning of the MFSA, it would partner with existing international organizations and financial institutions.

Given its expertise and experience in international climate finance, the World Bank would act as the Trustee of the MFSA. It would be appropriately remunerated with resources from the Fund, based on current practice in the similar mechanisms.

A small and functionally independent Secretariat would be established to manage the MFSA. Such Secretariat would be structured and function in a manner similar to what currently applies to the Secretariat of the Global Environment Facility (GEF).

#### *Modalities of operation of the MFSA*

Through its Trustee, the MFSA would disburse financial resources to public and private stakeholders in developing countries in the following modalities: grants (exclusively to States), concessional loans and guarantees (including as part of blended financing) to fund public or private policies, strategies, programs, investment projects or other actions that may contribute to the implementation of commitments related to a potential LTAG.

The resources could be accessed by stakeholders in all developing countries.

This set of actions financed by the MFSA would be executed through implementing UN agencies and programs and other reputable and qualified institutions to be properly accredited.

---

<sup>6</sup> For the purposes of this document, developed countries are those listed in Annex I to the UNFCCC, in addition to ICAO Member States to be possibly determined. Developing countries are all countries not mentioned in such Annex. Using this definition of developed and developing countries has no bearing either on the status of any State (party or not party) with regard to any international legal instrument or in any other international organization.

The ICAO Technical Cooperation Bureau (TCB) would be eligible to act as an implementation agency in technical cooperation and assistance projects that involve ICAO Member States.

The Executive Committee would establish modalities of financing that are responsive to the needs and priorities of beneficiaries, while avoiding excessive rates of co-participation in policies, programs, strategies and projects that aim at developing enablers for technology, operations and fuels consistent with any LTAG to be adopted.

The disbursement of resources would be made with the concurrence of the beneficiaries.

#### *Initial mobilization and replenishment of the MFSA*

The multilateral fund would receive mandatory contributions from developed States.

The amount envisaged for the initial mobilization of resources is contingent upon the levels of ambition in any LTAG, if adopted. The multilateral fund shall cover the incremental costs entailed by any outcome from that process, which means that any financial goals must match the ambition levels derived from any LTAG to be adopted.

The Assembly resolution that would establish the MFSA would request the Council to determine the initial amount to be mobilized for the MFSA on the basis of technical analysis by CAEP and a structured consultation with developing States, regarding their financial and technological needs and priorities associated with the ambition levels of an LTAG, if adopted. A report containing the findings and recommendations of the structured dialogue would, together with the CAEP analysis, would serve as the basis for the Council to determine the initial amount to be mobilized.

The MFSA would be replenished at each ICAO Assembly until any LTAG, if adopted, is achieved, on the basis of the methodology described above.

#### *Transparency and accountability*

In consultation with the Trustee, the Executive Committee would establish appropriate processes and procedures to ensure the operational and financial transparency and accountability of the MFSA.

A common agreed definition of climate finance and methodology for accounting climate finance for sustainable aviation would also be established by the Executive Committee.

The Trustee would prepare financial reports on investments and the use of resources to the consideration of the Executive Committee and the ICAO Assembly.

#### *Setting up the MFSA*

The Assembly resolution that would establish the MFSA would direct the ICAO Secretariat to enter into an agreement with the World Bank as Trustee of the Fund in no later than 12 months and to facilitate the establishment and initial functioning of the MFSA Secretariat.