

## النتائج المحتملة للمؤتمر المعروضة للنظر فيها خلال المشاورات التحضيرية السابقة على المؤتمر

(مونتريال، كندا، ٢٥ و ٢٦/٩/٢٠٢٣)

١- تهدف مسودة الوثيقة الخاصة بالنتائج المحتملة للمؤتمر، الواردة في المرفق، إلى المساعدة في تسهيل المناقشات خلال المشاورات التحضيرية بشأن نتائج المؤتمر الثالث من خلال عرض هيكل مقترح للنتائج وعدد من الأفكار المحددة للإطار العالمي للإيكاو، والتي يمكن للدول والمنظمات أن تنتظر فيها وتقدم وجهات نظرها بشأنها.

٢- وهذه الوثيقة ليست نهائية، وقد أُعدت خلال مناقشات المجموعة المصغرة المسؤولة عن متابعة الأعمال التحضيرية للمؤتمر، تحت إشراف لجنة المناخ والبيئة التابعة لمجلس الإيكاو. وقد أحرز تقدم كبير في إعداد المفاهيم بالنسبة للركائز الأساسية الأربع: السياسات والتخطيط؛ والأطر التنظيمية؛ ودعم التنفيذ؛ والتمويل، وقد عملت المجموعة المصغرة على إيجاد أكبر قدر ممكن من التوافق حول هذه المفاهيم.

٣- ولا ينبغي اعتبار مسودة الوثيقة هذه بمثابة "نص" تم الانتهاء منه أو الاتفاق عليه، ولا ينبغي النظر إليها على أنها تمثل آراء الدول في المجموعة المصغرة، سواءً بشكل فردي أو جماعي. إنما هي ليست سوى تعبيراً عما وصلت إليه مناقشات المجموعة المصغرة في نهاية شهر أغسطس ٢٠٢٣.

٤- ولا تزال هناك بعض العناصر التي يشتمل عليها الإطار العالمي والتي تختلف أعضاء المجموعة المصغرة اختلافاً كبيراً في الرأي بشأنها. وبشكل عام، تتمحور نقاط الاختلاف الرئيسية، الموضحة في المرفق، حول ما يلي:

- الرؤية المشتركة بالنسبة للطاقت النظيفة للطيران (الفقرات ١-٣ من المرفق).
- منهجيات احتساب الطاقات النظيفة للطيران (الفقرتان ١٤-١٥ من المرفق).
- تمويل الطاقات النظيفة للطيران (الفقرات ٢٥-٣٩ من المرفق).

٥- وبشكل أكثر تحديداً، ولتوضيح السياق العام لورقة العمل هذه ولمسودة الوثيقة، تعبر النقاط التالية عن وجهات النظر التي أعرب عنها بعض أعضاء المجموعة المصغرة في الوقت الراهن بشأن مسودة الوثيقة الواردة في المرفق:

- توجد علاقة قوية بين العناصر المدرجة في الركيزة الأساسية رقم ١ (السياسة والتخطيط) والركيزة الأساسية رقم ٤ (التمويل)، والوثيقة الحالية لا توفر التوازن المناسب بين هاتين الركيزتين.
- توجد آراء مفادها أنه على الرغم من إجراء بعض المناقشات الأولية بشأن الركيزة الأساسية رقم ٤ (التمويل)، لا تزال هناك حاجة إلى المزيد من العمل - بما في ذلك لتحديد سبل المساعدة للحصول على التمويل الميسور التكلفة؛ والوقوف على مستويات التمويل اللازمة للجهود المبذولة للتوسع في نشر الطاقة النظيفة؛ وتوضيح الدور الذي يمكن أن تؤديه الإيكاو في دعم هذه الجهود. ولهذا الغرض، اقترح بعض الأعضاء إضافة نص محدد بشأن أهمية الاتساق مع الجهود والالتزامات المتعددة الأطراف العامة لتمويل أنشطة المناخ، ولاسيما "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ"، وهو ما ينبغي النظر فيه بعناية. وبالإضافة إلى ذلك،

توجد أيضاً آراء مفادها أنه من الضروري تضمين الركيزة الأساسية رقم ١ قدراً أكبر من الطموح كي تلقى عناصر الركيزة الأساسية رقم ٤ قبلاً.

- في حين صيغت بعض النصوص بشأن الرؤية المشتركة (الفقرات ١-٣)، لم تجر أي مناقشة بشأن كيفية تحديد وقياس هذه الرؤية من الناحية الكمية، ويقتضي الأمر المزيد من المناقشة، بما في ذلك مناقشة الإسهامات الفنية التي تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو.
- يقتضي الأمر أيضاً مزيداً من النقاش بشأن منهجيات احتساب الطاقة النظيفة في مجال الطيران (الفقرتان ١٤ و ١٥)، بما في ذلك مناقشة الإسهامات الفنية التي تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو.
- ينبغي أن يُولي الإطار العالمي، خاصة في إطار قسم السياسات في الركيزة الأساسية رقم ١، مزيداً من النظر في التأثيرات من حيث التكلفة، بما في ذلك أسعار تذاكر الطيران وأسعار الوقود (سواء بالنسبة لوقود الطيران المستدام أو وقود الطيران المنخفض الكربون أو مصادر الطاقة النظيفة للطيران أو الوقود التقليدي)؛
- ينبغي أن يتضمن و/أو يوضح الإطار العالمي بشكل أفضل، وخاصة الركيزة الأساسية رقم ١، نطاق الصعوبات التي ينطوي عليها التوسع العالمي في نشر وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة للطيران؛
- ثمة حاجة إلى نص محدد بشأن "مجموعة الأدوات" التي تنطوي على السياسات العامة والمذكورة في الركيزتين الأساسيتين رقم ١ و ٣، لتوضيح أن تأييد هذه السياسات أو الممارسات لا ينطوي على أي شيء يتعارض مع المبادئ والمفاهيم التي يتضمنها الإطار العالمي.
- من الضروري أن ينطوي الإطار العالمي على قدر أكبر من الطموح لإيصال رسالة قوية لمختلف الجهات المعنية، وخاصة في أوساط التمويل وخارج القطاع.

٦- كما ورد في كتاب المنظمة الموجه إلى الدول (ENV 9/1-23/58)، فإن مسودة الوثيقة متاحة على موقع الإيكاو الإلكتروني من أجل منح المشاركين في فعالية المشاورات التحضيرية بشأن نتائج المؤتمر وقتاً كافياً للنظر في هذه المادة على النحو الواجب قبل انعقاد الفعالية في ٢٥ و ٢٦/٩/٢٠٢٣. وبإستطاعة الدول والمنظمات أن ترسل ما لديها من آراء ومعلومات بحلول ٢٠٢٣/٩/١٩، سوف تُنشر أيضاً على الموقع الإلكتروني لكي يتمكن جميع المشاركين من الاطلاع عليها.

-----

## المرفق

### الإطار العالمي للإيكاو

#### بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة للطيران

#### الفقرات التمهيدية

- قررت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية وفقاً للفقرة (٧) من القرار (٢١) الصادر عنها (٤١-٢٢) "تشجيع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ستُحدّد 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 ٤١-٢٢ بأن "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."
- وتذكر الفقرة (١٧) من دياجة القرار ٤١-٢٢ "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 دياجة القرار ٤١-٢٢ أيضاً "بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو".
- ويسلّزم تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل نهجاً شاملاً يتمثل 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 الحالية لهذه الأنواع من الوقود متدنية 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 زيادة وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد العالمي، من أجل تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل، ومن ثم يتنسى للإيكاو مواصلة دورها الريادي في معالجة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي.
- ودعت الفقرة (٢٨) (و) من القرار ٤١-٢٢ 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 إطار 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 يرضى 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 من الخامات الأولية 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.

### فقرات الربط

- يتمثل دور هذا الإطار العالمي في تسهيل زيادة إنتاج 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 اللازمين حرصاً على أن تتمتع الدول كافةً بفرص متساوية للمساهمة في خفض المتوقّع 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 التقدّم فيها لبلوغ الهدف المنشود.

### الركيزة الأساسية رقم ١ - السياسات والتخطيط

إملاحة صياغية: النص في الفقرات من ١ إلى ٣ والصندوق رقم ١ أدناه وارد كحيز مُخصَّص 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 يستتبع 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).
- 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 وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد العالمي. وتسلم الرؤية المشتركة بأن أنواع وقود الطيران المستدام يُتوقع أن يكون لها أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران ضمن "سلّة 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.

#### 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 تكون قابلةً للتحقيق والتنفيذ.
- (٣) أن تكون طموحة بحيث ترسل مؤشراً إيجابياً للأسواق من أجل زيادة الطلب وتحفيز التوريد وجذب الاستثمارات الإضافية الملموسة، مع مراعاة ظروف كل دولة وقدراتها.
- (٤) أن تكون مرنةً.
- (٥) ألا تؤثر سلباً على نمو النقل الجوي، لا سيما في الدول النامية.
- (٦) أن تتفادى تشوّه السوق.
- (٧) أن تحظى بالدعم من خلال وسائل التنفيذ الملائمة.
- (٨) ألا تستبعد أي مصدر طاقة مُحدّد أو أي مسار أو مواد أولية أو تكنولوجيا طالما أنها مطابقة لمعايير الاستدامة في خطة كورسيا.
- (٩) أن تُراعي التوقعات الواردة في تقرير الهدف الطموح الطويل الأجل والتحليل اللاحق الصادر عن لجنة حماية البيئة التابعة للإيكاو.

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

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

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 للإيكاو تُعطي مزيداً من التفاصيل بشأن هذه العناصر الممكن إدراجها في السياسات.

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

(أ) ضرورة وفائدة إعداد توليفة من السياسات وفقاً لخطة وطنية منسقة ومتناسكة 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) أهمية أن تتصف السياسات بمستوى من الشفافية واليقين والاستقرار في نظر مشغلي الطائرات ومنتجي المواد الأولية ومنتجي الوقود والمؤسسات المالية والجهات المعنية الأخرى؛

(ج) 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 وتغادي تشوّه السوق بشكل خاص.

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 للتغييرات في البنى التحتية الضرورية للمطارات لضمان كفاءة التوريد والوصول إلى الوقود السهل الإحلال وتنفيذها والنظر في سبل ابتكارية لتقاسم كلفة التغييرات الهيكلية في سلسلة القيمة بالتعاون مع مشغلي الطائرات ومنتجي الوقود والجهات المعنية الأخرى؛

(ج) مصنّعو الطائرات والمحركات لتسريع وتيرة العمل حرصاً على ضمان إمكانية استخدام وقود الطيران المستدام بنسبة 100 في المائة في الطائرات الجديدة وتلك التي لا تزال قيد الإنتاج والطائرات الحالية، ما أن تثبت سلامة ذلك ووفقاً لالتزاماتهم المُعلن عنها والابتكار من أجل فهم الفرص التي تُقدّمها مصادر الطاقة النظيفة الأخرى على الأمد الطويل والاستفادة منها إلى أقصى حدّ؛

(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 سيّما الجمعية الأمريكية للاختبار والمواد (ASTM)، للعمل مع كافة الجهات المعنية من أجل تسريع الترخيص والاعتماد لمسارات إنتاج الوقود الإضافية.

9- 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 كمي في خططها ودعم عمل الإيكاو في رصد التقدّم نحو تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

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

(أ) التقدّم 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) التقدّم في وسائل دعم التنفيذ، 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 ووقود مُحدّد أو مسار أو مواد أولية أو تكنولوجيا ما.

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- إقراراً بأن المنافع البيئية للوقود المستدام باتت متداولةً بالفعل عبر سوقٍ 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:

إرهنأ بالمناقشات الإضافية بشأن الآراء الفنية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران؛

١٥- 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 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.

١٧- يتطلب التوسع العالمي في إنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى برنامجاً قوياً واسع 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 ١: "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 ومنتجي 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؛

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 تمثيلاً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB)، مع مراعاة الفوائد العالمية الناجمة عن زيادة إمدادات الطاقة النظيفة.

١٩- ينبغي أن يُقدّم 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). وتُشجّع الدول على إعداد مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني.

٢٠- وتمثيلاً 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 تعزز تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، ويوسع 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- 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."
- ٢٥- ويجب التقدم على وجه السرعة في تحقيق مطالب هاتين الفقرتين من قرار الجمعية العمومية، على نحو متوازٍ، 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.
- ٢٦- 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.
- ٢٧- 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 شراكات 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."
- ٢٨- وتتطلب بعض أدوات التمويل (مثل التمويل المختلط والشراكات 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.
- ٢٩- 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.

٣٠- 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) منتجو الطاقة.

٣١- 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.

٣٢- [وتحيط الدول علماً بإنشاء "مركز الإيكاو للاستثمار المالي"، وترحب به، وتتطلع إلى أن يبدأ عمله في تسهيل التوصل إلى الإمكانات الاستثمارية العامة والخاصة والتمويل من المؤسسات المالية، مع التركيز على البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة.

٣٣- وكخطوة أولى، ينبغي أن تضع الإيكاو على وجه السرعة الهياكل والقدرات اللازمة من أجل تفعيل مبادرة "مركز الإيكاو للاستثمار المالي" المقترحة.

٣٤- وتشمل التدابير التي يمكن لمركز الإيكاو للاستثمار المالي اتخاذها لتسهيل الحصول على التمويل ما يلي:

- (أ) إعداد منصة لربط المشاريع مع المستثمرين المحتملين من القطاعين العام والخاص، بما في ذلك وظيفة "التوفيق"؛  
 (ب) العمل مع مختلف الجهات المعنية لاستكشاف آلية تمويل مبتكرة تتواءم مع جهود خفض الكربون في قطاع الطيران وحفز الاستثمارات، وتعزيز التعاون بين الجهات المعنية لتعبئة الموارد المالية بشكل فعال؛  
 (ج) التعاون مع المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، لإنشاء مسارات لتمويل المشاريع.]

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

- (أ) وضع قاعدة بيانات لشتى مصادر التمويل، بالإضافة إلى شروطها وأحكامها، ليتمكن أصحاب المشاريع من الاعتماد عليها؛  
 (ب) 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 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- تُقرُّ 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- وتحقيقاً لهذه الغاية، تؤكد الدول على أهمية الفقرة ١٨ (ب) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، وتوافق على أنه ينبغي للإيكاو أن تسرع 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 لتتضمن فيه الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، وفقاً للفقرة ١٨ (ب) من القرار ٤١-٢١.

٣٩- وينبغي أيضاً أن تبدأ الإيكاو والدول الأعضاء فيها مسار عمل لرصد التطورات في الأمم المتحدة وفي أوساط التمويل الدولي بشكل فعال لتحديد الفرص المتاحة لزيادة ما يخصصه أو يعتمده القطاعان العام والخاص من رأس مال لمشاريع خفض 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].