



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ (ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي يُقدّم فيما يلي بغرض اعتماده، التعديل المقترح على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ المعنون "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"، الذي جرى تنقيحه في ضوء التطورات فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ منذ انعقاد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية. وبعد اعتماده من جانب الجمعية العمومية، سيحل هذا القرار المنقح ٤١-٢١، إلى جانب قرار الجمعية العمومية المنقح ٤١-٢٠ وقرار الجمعية العمومية المنقح ٤١-٢٢ محل القرارات ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢، وستشكل هذه القرارات البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة. الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المنقح بشأن "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" الوارد في المرفق.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي: "الطيران مستدام بيئياً".
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في ورقة عمل الجمعية العمومية هذه رهناً بتوافر الموارد في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية، بالاستناد إلى خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨.
المراجع:	الوثيقة Doc 10184 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٧/١٠/٢٠٢٢) ورقة عمل الجمعية العمومية الثانية والأربعين A42-WP/25، "تغيّر المناخ — إطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام (SAF) وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران" ورقة عمل الجمعية العمومية الثانية والأربعين A42-WP/26، "تغيّر المناخ — التكيّف مع المناخ والعلوم"

١- التعديلات على البيان المؤحد الحالي

١-١ يعرض المرفق بورقة العمل هذه التتحيات المقترحة على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وذلك في ضوء التطورات التي حدثت منذ انعقاد الجمعية العمومية الحادية والأربعين، بما في ذلك تلك التتحيات في ضوء الإطار العالمي للإيكاو بشأن أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، التي اعتمدها مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) وخريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج هذا المؤتمر، والهدف الطموح الطويل الأجل (LTAG) الذي اعتمده المجلس، بالإضافة إلى العمل الفني الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو (CAEP) وبرنامج عملها في المستقبل (انظر ورقة عمل الجمعية العمومية الثانية والأربعين A42-WP/25،: تغير المناخ — إطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران"، وورقة عمل الجمعية العمومية الثانية والأربعين A42-WP/26،: "تغير المناخ — التكيف مع المناخ والعلوم").

٢-١ وتشمل التتحيات الرئيسية على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ ما يلي:

- أضيفت أو حُدثت فقرات في الديباجة تبياناً لما أنجزته الإيكاو من عمل، مثل اتفاق الجمعية العمومية الحادية والأربعين على الهدف الطموح الطويل الأجل، وإعداد منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، واعتماد إطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، والموافقة على خريطة طريق الإيكاو، والحاجة إلى تعزيز الوصول المالي من أجل تنفيذ تدابير الحد من ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران. ومجموعة من التحديثات الأخرى؛
- وأضيفت الفقرة الجديدة ٨ مكرراً من المنطوق تبياناً للرؤية الطموحة العالمية الجماعية من الإطار العالمي؛
- وجرى تنقيح الفقرة ٩ من المنطوق من أجل تنفيذ منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR) من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل والإطار العالمي، بما في ذلك من خلال عقد مؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨؛
- وأضيفت الفقرة الجديدة ٩ مكرراً من المنطوق لمواصلة رصد خريطة طريق الإيكاو وتحديثها، مع الحفاظ على إحراز تقدم متوازن بين اللبنة الأساسية الأربع المترابطة؛
- وأضيفت الفقرة الجديدة ١٤ مكرراً من المنطوق لإجراء دراسة لنظم محاسبة الوقود في مجال الطيران الدولي، على النحو المطلوب في الإطار العالمي وخريطة الطريق؛
- وجرى تنقيح الفقرة ١٦ من المنطوق في ضوء المقترحات المقدمة مؤخراً المتعلقة بفرض ضرائب على الطيران؛
- وأضيفت الفقرتان الجديدتان ١٦ مكرراً و١٦ ثالثاً من المنطوق، والفقرات الفرعية التابعة لهما من أجل دعم التنفيذ والأنشطة ذات الصلة في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، وذلك استناداً إلى الإطار العالمي وخريطة الطريق؛

- وجرى تنقيح الفقرة ١٧ من المنطوق، وأضيفت الفقرة ١٨ الجديدة وفقراتها الفرعية، وذلك فيما يتعلق بالتمويل، بما في ذلك الدعوة والتواصل من أجل تمويل مشاريع إزالة الكربون الناجم عن أنشطة الطيران، وتفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي؛
- وأضيفت الفقرة الجديدة من المنطوق ١٩ مكررا من أجل علوم المناخ، بما في ذلك استكشاف وسائل لتحديد الآثار المناخية المحتملة لانبعاثات الطيران غير الناجمة عن ثاني أكسيد الكربون والتدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار؛
- وجرى تنقيح الفقرتين ٢٧ و ٢٨ من المنطوق المتعلقة بأنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى تبياناً للإجراءات المطلوبة من أجل الدول والمجلس، على التوالي، في ضوء الإطار العالمي وخريطة الطريق.

— — — — —

المرفق

القرار ٤١=٢١-٤٢-xx: البيان المؤخّذ بسياسات وممارسات الإيكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الإيكوا والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة إلى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٤ هدفا من ١٧ هدفا من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ٧ - "ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة"، وهدف التنمية المستدامة رقم ٩ - "إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار"، وهدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغير المناخ وآثاره؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعدته، بناء على طلب من الإيكوا، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص وفي تقارير التقييم بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيدا، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عددا من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون؛ مع الاعتراف بضرورة أن تواصل المنظمة توفير منتدى لتعزيز الفهم العلمي لآثار الطيران المناخية واستكشاف التدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار ~~ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي؛~~

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي لا تزال تمثل أقل من ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، ومن المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو النقل الجوي المطرد، ما لم يُتخذ إجراء لتقليص الانبعاثات؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطرا على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمدته مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦/٢/٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الإيكوا (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمدته مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مئويتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقرر بأن هذا سيخفّض بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره؛

ولما كان ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمدته مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في نوفمبر ٢٠٢١، يعيد التأكيد على الهدف العالمي الطويل الأجل المتمثل في إبقاء الزيادة في متوسط درجة الحرارة العالمية عند أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل عصر النهضة الصناعية ولمواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١.٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، مع الاعتراف بأن من شأن ذلك أن يقلل بشكل كبير من مخاطر تغير المناخ وآثاره، كما يعترف ميثاق غلاسكو للمناخ بأن تأثيرات تغير المناخ ستكون أقل بكثير عندما تكون الزيادة في درجات الحرارة بمقدار ١.٥ درجة مئوية مقارنة بـ ٢ درجة مئوية ويقرر مواصلة الجهود لحصر الزيادة في درجة الحرارة في حد لا يتجاوز ١.٥ درجة مئوية؛

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمدته الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكده من جديد في دوراتها ثورتيها-الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين والحادية والأربعين في ٢٠١٣ و٢٠١٦ و٢٠١٩ و٢٠٢٢ على التوالي؛

ولما كانت تترك وتكثراً بالعمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدي درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١.٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

وإذ تسلم بتبادل المعلومات والعملية التشاورية بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، بما في ذلك تقييم الإيكاو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، وعقد حوارات الإيكاو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من تحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل والاجتماع الرفيع المستوى، منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

وتسلم بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً على الصعيد العالمي للجدوى التقنية لمختلف سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في شكل الأساس لدراسة الهدف العالمي الجماعي الطموح طويل الأجل المتمثل في الوصول بصافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ واعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، دعماً للهدف المتعلق بدرجة الحرارة المنصوص عليه في اتفاقية باريس، ومع التسليم بأن الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها (مثل مستوى التنمية ونضج أسواق الطيران والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) هي التي ستحدد قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف الطموح طويل الأجل في إطارها الزمني الوطني؛

وتسلم بأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ التحسين السنوي لكفاءة الوقود سنوياً وإبقاء صافي الانبعاثات من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى ليس من المرجح لا تحقق الخفض بالمستوى اللازم لإضفاء الاستقرار ومن ثم للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغير المناخ، وبأن ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وتؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، وتلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١.٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول بصافي انبعاثات كربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بمنهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR) التي طورها المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، لتقييم التقدم المحرز بشأن تنفيذ تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، بما في ذلك خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الماضي والمستقبل، والتكاليف المالية المترتبة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، وتأثير ذلك في تنمية القطاع، وكذلك التكاليف المالية التي يتكبدها قطاع الطيران الدولي نتيجة لتغير المناخ؛

وتدكر باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

وتقرّ أيضا بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ وتسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية أو اتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقات؛

وتشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل، يتكون من مجموعة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا وأنواع وقود الطيران المستدام، والتحسينات التشغيلية، والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات وإمكانية تطوير القواعد والتوصيات الدولية؛

وإقرارا منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي، مع ملاحظة مستوى غير مسبوق من التكنولوجيات والابتكارات الجديدة الناشئة نحو التحول الأخضر في مجال الطيران؛

~~وإذ ترحب باعتماد قاعدة لقياسية بشأن ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧ وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية استنادا إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛~~

وتسلم بضرورة التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد القياسية والتوصيات الدولية والإرشادات الصادرة عن الإيكاو في مجال البيئة فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، حسب الاقتضاء؛

وترحب بأحدث قاعدة قياسية لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، التي أوصت بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وضرورة الحفاظ على تحديث هذه القاعدة القياسية لمواكبة أحدث التحسينات التكنولوجية لكفاءة الطائرات، {تحديث القاعدة القياسية المتعلقة بثاني أكسيد الكربون}؛

واعترافا منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاة عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات. وإذ تسلم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للإيكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

وإذ ترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر والحزمة ١ ونتائج التحليل العالمي لكفاءة الطيران الأفقي والرأسي؛

وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١ وأبريل ٢٠٢٤، وتعترف بالدور الهام للمطارات في توزيع مصادر مبتكرة جديدة للطاقة على النقل الجوي، وبأهمية تعزيز قدرة المطارات على الصمود؛

وتشير إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، وبخاصة استخدام أنواع الوقود سهل الإحلال على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛ وإلى أن الإطار العالمي لأنواع الوقود البديلة للطيران الذي أنشأه المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة قد جرى دمجه في أدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة التي يجري من خلالها تسجيل التقدم المحرز، بما في ذلك العدد المتزايد من عمليات تحويل الوقود، والمطارات التي تقوم بتوزيع هذه الأنواع من الوقود من أجل مزيد من الرحلات التجارية؛

وتشير كذلك إلى أن المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) قد اعتمد توصيات وأقر إعلاناً في هذا الشأن، بما يشمل رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وضرورة تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لتضمنها حصة محددة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بأنه تم إثبات الجدوى التكنولوجية للأنواع الموقود المستدام للطيران سهلة الإحلال تم إثباتها من الوقود المستدام للطيران ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وسائر مصادر الطاقة النظيفة، ومن المتوقع أن يكون لهذه الأنواع من الوقود أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠ وأن يمتد تأثيرها الكبير إلى ما بعد عام ٢٠٥٠، وذلك وفقاً لتقرير الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلم بالتطورات المستمرة في أنواع الوقود السهل الإحلال مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة من أجل الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإذ ترحب بإنتاج أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة لأغراض الطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

وتسلم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة، بما في ذلك **وتقرّ بأن معايير** الاستدامة وترخيص مستوى الاستدامة ومنهجية تقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود التي يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، وينبغي استخدامها كأساس مقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي؛

وترحب باعتماد مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في نوفمبر ٢٠٢٣ لإطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك الرؤية العالمية الطموحة، الذي يهدف إلى تسهيل التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك من خلال توفير المزيد من الوضوح والاتساق والقدرة على التنبؤ بشأن السياسات واللوائح ودعم التنفيذ والتمويل والاستثمارات اللازمة من أجل جميع الأطراف المعنية بغرض ضمان تكافؤ الفرص لجميع الدول للمساهمة في التخفيضات المتوقعة في الانبعاثات الناجمة عن استخدام مصادر الطاقة النظيفة لأغراض الطيران، والاستفادة منها. **وتسلم بالحاجة إلى استكشاف وتسهيل** حصول قطاع الطيران المدني على الطاقة المتجددة بما في ذلك عن طريق تعاونه مع مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، كجزء من مساهمة المنظمة في هدف التنمية المستدامة رقم ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع"؛

وترحب أيضا بموافقة المجلس في يونيو ٢٠٢٤ على خريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج مؤتمرها الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) والهدف الطموح الطويل الأجل (LTAG)، بوصفها وثيقة حية، وذلك من أجل رصد وتبيان، التقدم المحرز والمتوازن بين اللبنة الأساسية الأربع المترابطة بشأن السياسات والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل؛

وتشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أُعدت على النحو الوارد في قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨ و ٤١-٢١، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أن المنظمة اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، متشياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٥، قامت طوعاً ١٥٠ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٩ ٪ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط العمل عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

وتسلم بضرورة مواصلة تطوير وتحديث خطط عمل الدول، بما في ذلك التحديد الكمي لمنافع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام أدوات سهلة من أجل الطيران المستدام والبنى الأساسية، مع التركيز على الابتكارات المُستلهمة من البيئة؛

وتسلم باختلاف الظروف فيما بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

وتؤكد أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى لتسهيل إجراءات الدول الأعضاء لخفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث باستمرار عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بإطلاق بالتقدم المحرز في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام لدعم التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك مع الإقرار بأهمية إبرام الشراكات وإطلاق المبادرات وإقامة التعاون الدولي فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك متشياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

وتعترف بالحاجة إلى استثمار ما يصل إلى ٣,٢ تريليون دولار أمريكي في إنتاج الطاقة النظيفة لأغراض الطيران حتى عام ٢٠٥٠، فضلاً عن الحاجة إلى استثمارات إضافية من أجل التدابير الأخرى للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، مثل تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية، وذلك وفقاً للتقرير بشأن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، **وترحب** بإنشاء مبادرات مثل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، ومركز الإيكاو للاستثمار المالي (Hub Finvest)، وذلك لتعجيل بوتيرة التطوير، وتسهيل الوصول المعزز إلى القدرات الاستثمارية العامة والخاصة والتمويل من المؤسسات المالية من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

وتعترف بنظر المجلس في تأسيس مبادرة لتمويل أنشطة المناخ أو آلية تمويلية في إطار الإيكاو، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، كما طلبت ذلك الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الحادية والأربعين؛

وتسلم بأنه وفقا لأحدث التقارير الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، لوحظ إحراز تقدّم بشأن وضع خطط التكيف مع تغير المناخ وتنفيذها على مستوى جميع القطاعات والأقاليم، بيد أنه لا يزال موزعا بشكل غير متساوٍ، مع ملاحظة وجود عدة ثغرات في التكيف، بما في ذلك نقاط ضعف محتملة بشأن البنى الأساسية الرئيسية للنقل مثل نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية، مما يعني أن يجب أن يُراعى في إعداد القواعد القياسية الخاصة بتصميمها إيلاء الاعتبار الواجب لمراعاة المخاطر والآثار المناخية المتوقعة؛

وتسلم بالحاجة إلى الظروف التمكينية من أجل تنفيذ تدابير التكيف الطويلة الأجل مع تغير المناخ، لا سيما بالنسبة للأجزاء الأضعف من منظومة الطيران والبنى الأساسية، الأمر الذي من شأنه أن يعزز مستوى تأهب قطاع الطيران الدولي للأحداث القصوى والمعاكسة المتصلة بالمناخ؛

وتسلم بأهمية العمل الذي تضطلع به الإيكاو، بالتعاون مع الدول وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ذات الصلة، للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

وتسلم بما أحرزته الإيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو وتحديثها بانتظام، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جوا وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جوا؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٢/٠٠. "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٢/٠٠. "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، محل القرارات ٢٠-٤١ و ٢١-٤١ و ٢٢-٤١ ١٧-٤١ و ١٨-٤١ و ١٩-٤١ للجمعية العمومية، ويشكل البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

(أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛

(ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة، حسب الحاجة، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛

(ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٣- **تؤكد مجدداً على ما يلي:**

(أ) ينبغي أن تواصل الإيكو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛

(ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- **تقرر** أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الإيكو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله؛

٥- **توافق** على أن الهدف الوارد في الفقرة ٤ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فردية، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٦- **تقرر** أيضاً، دون أن تتسبب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الإيكو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولا سيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة، مع التسليم أيضاً بالهدف العالمي الطموح الطويل الأجل في الفقرة ٧ أدناه؛

٧- **تقرر** كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف العالمي الطموح المتوسط الأجل الوارد في الفقرة ٦ أعلاه، تُشجّع الإيكو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في الوصول بالانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف العالمي الطموح ضمن الإطار الزمني الوطني الخاص بها ستحدد بناءً على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى التنمية، ومدى نضج أسواق الطيران، والنمو المستدام لطيرانها الدولي، والانتقال العادل، والأولويات الوطنية لتطوير النقل الجوي).

٨- **مع الاعتراف** بأن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات محددة على فردية الدول في شكل أهداف للحد من الانبعاثات، **تحث** كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الوطنية؛

٨ مكرراً- **تشدد** على ضرورة التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، التي يُتوقع أن يكون لها أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران من أجل دعم تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. **وتقرر** أن الإيكو والدول الأعضاء فيها يسعون جاهدين من أجل تحقيق رؤية طموحة عالمية جماعية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي بنسبة ٥ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران (بالمقارنة بعدم استخدام الطاقة النظيفة). وفي إطار سعيها إلى تحقيق هذه الرؤية، فإن قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق هذه الرؤية ضمن إطارها الزمني

الوطني ستتحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها، دون وضع واجبات أو التزامات محددة علىفرادى الدول في شكل أهداف للحد من الانبعاثات؛

٩- **تطلب من المجلس**، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، تنفيذ منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، من أجل تقييم التقدم المحرز في تنفيذ تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من أجل تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل، في حين سيجري دعم منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل بمعلومات من عملية التقييم السنوي للهدف الطموح طويل الأجل التي تجريها الإيكاو، وأدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة، وخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي وغير ذلك من مصادر المعلومات، بما في ذلك رصد التقدم المحرز بشأن وسائل دعم التنفيذ والتمويل. كما تتضمن منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل رصد واستعراض الرؤية الطموحة العالمية وإطار الإيكاو العالمي بشأن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك من خلال عقد فعالية الإيكاو السنوية لتقييم مستوى مدى تحقق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ومؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨ بهدف تحديث الطموح على أساس تطورات السوق في جميع الأقاليم. وفي هذا الصدد، سيقدم المجلس التحديثات اللازمة بشأن رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل كي تنظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثالثة والأربعين؛ **تطلب من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل**، بما في ذلك من خلال: عملية الإيكاو للتقييم البيئي، واستعراض رؤية الإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام، ومزيد من التقييم لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأثار التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لا سيما البلدان النامية، وتأثير ذلك على تنمية هذا القطاع، فضلاً عن أثار التكلفة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، ورصد المعلومات المتأثرة من خطط العمل الوطنية بخصوص خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، ووسائل التنفيذ. ولهذا الغرض، سينظر المجلس في المنهجيات اللازمة لرصد التقدم، وتقديم تقرير إلى الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو؛

٩ مكرراً- **تطلب من المجلس** أن يواصل رصد وتحديث خريطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) والهدف الطموح طويل الأجل (LTAG)، بوصفها وثيقة حية، مع الحفاظ على إحراز تقدم متوازن بين اللبنة الأساسية الأربع المترابطة بشأن السياسات والتخطيط، والإطار التنظيمي، ودعم التنفيذ، والتمويل؛

١٠- **تشجع** أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحديث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات طويلة الأجل؛

١١- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢٧ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها لتنفيذ التدابير، وذلك كي يتسنى للإيكاو تصميم تدابير بناء القدرات ودعم التنفيذ بما في ذلك تسهيل الوصول إلى التمويل والدعم المالي بما يتماشى مع احتياجات الدولة؛

١٢- **تشجيع** الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسن لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

١٣- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية، وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٤-٢٠٢٧، بما في ذلك من خلال التعاون والمساعدات فيما يخص تحديد موارد التمويل المحتملة لإزالة الكربون من قطاع الطيران بالتعاون مع الهيئات المالية والهيئات الأخرى ذات الصلة، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عملها إلى الإيكاو؛

١٤- **تطلب** من المجلس أن يحافظ على القواعد القياسية والمنهجيات المناسبة وآلية قياس/تقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

١٤ مكرر- **تطلب على وجه التحديد** من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إجراء دراسة لنظم محاسبة الوقود في مجال الطيران الدولي المستخدمة حالياً في السوق المفتوحة. وستشمل الدراسة النظر بشكل مبدئي في مفهوم "الحجز والمطالبة" لتقييم مدى ملاءمته وقابليته للتطبيق، ومع مراعاة التطورات ذات الصلة بهذه المسألة في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بما في ذلك المادة ٦ من اتفاقية باريس. أما الهدف من الدراسة فهو فهم هذه الأنظمة والمفاهيم المحاسبية بشكل أفضل وتحديد المجالات المحتملة التي تستوجب مزيداً من البحث. ويمكن أن يساعد هذا العمل في تحديد الدور الذي يمكن أن تلعبه الإيكاو، إن وُجد، لدعم هذه الأنظمة تسهياً للاستفادة من الفوائد البيئية للوقود المستدام للطيران والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية للطيران وسائر مصادر الطاقة النظيفة في الطيران الدولي وضمان السلامة البيئية، وذلك بهدف تعزيز إنتاج هذه الأنواع من الوقود على الصعيد العالمي، لا سيما في البلدان النامية، وتجنب كل العوامل المثبطة في هذا الصدد.

١٥- **تطلب** من المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

١٦- **مع الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، **والتأكيد** على الحاجة إلى موارد تمويلية كبيرة من أجل تحقيق انتقال الطيران إلى الطاقة النظيفة وتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، تحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وغيرها من الأنشطة ذات الصلة، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

١٦ مكرر- **تعترف** بأن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب برنامجاً قوياً وموجهاً ومصمماً خصيصاً لبناء القدرات ودعم التنفيذ، مع ضرورة عمل الإيكاو وقطاع الصناعة والأوساط الأكاديمية وغير ذلك من الأطراف المعنية كتنافس بكتف من أجل تنفيذ مثل هذا البرنامج، مع مراعاة الظروف المختلفة للدول والأقاليم، وبما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب؛

١٦ثالثاً- **تطلب** من المجلس أن يواصل تنفيذ برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) من أجل دعم التوسع العالمي في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما في ذلك ما يلي:

- (أ) توفير الإرشادات وبرامج التدريب، بما في ذلك من أجل وضع السياسات الوطنية؛
- (ب) تبادل أفضل الممارسات، بما في ذلك من خلال الحلقات الدراسية التي تعقدها الإيكاو وأدواتها لتتبع الطاقة النظيفة؛
- (ج) تسهيل إقامة الشراكات وتبادل المعرفة والتعاون الفني فيما بين شركاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)؛
- (د) تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، ولا سيما إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك المهارات التقنية والتصنيع والتجهيز والمعدات؛
- (هـ) المساعدة على إعداد دراسات الجدوى ودراسات تنفيذ الأعمال.

(و) التعجيل بتطوير مشاريع محددة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران (مثل التعجيل بعمليات تقييم الاستدامة في المشاريع المتعلقة بوقود الطيران المستدام) بما في ذلك في إطار برنامج التعاون الفني، مما قد يسهل أيضاً حصول المشاريع على التمويل في إطار مركز الإيكاو للاستثمار المالي، على النحو الوارد في الفقرة الفرعية ١٨ ج) أدناه؛

(ز) مواصلة التوعية بين الدول والأطراف المعنية الأخرى من أجل المساهمة طوعاً بموارد إضافية لصندوق البيئة التابع للإيكاو دعماً للأنشطة المذكورة أعلاه في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، وحث الدول والجهات المعنية الأخرى على تقديم المساهمات المنتظمة والملموسة إلى الصندوق؛

(ح) توسيع نطاق برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام لإضافة الدعم لتنفيذ تدابير أخرى لخفض الانبعاثات (مثل تكنولوجيا الطائرات والعمليات والتدابير المتعلقة بالبنية الأساسية) في شكل برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل (ACT-LTAG).

١٧- **تُسَلَّم** بأن 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، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة من أجل استكمال أنشطة بناء القدرات ودعم التنفيذ المذكورة أعلاه، وتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران؛

١٨- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

- (أ) تعزيز المشاركة وإنشاء شبكات تواصل وحوارات منظمة بين الدول الأعضاء وقطاع التمويل الدولي والأطراف المعنية الأخرى، بما في ذلك المؤسسات المالية العامة والخاصة، والمستثمرين وشركات التأمين، فضلاً عن الأمم المتحدة وغيرها من صناديق وأدوات الاستثمار المعترف بها دولياً، وذلك من أجل التوعية والمناصرة بشأن الاحتياجات المالية من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك من أجل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وتحديد وتعزيز فرص الحصول على التمويل والدعم المالي، وتحديد أولويات مشاريع إزالة الكربون في مجال الطيران، ولا سيما من أجل البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

ب) توعية وتشجيع الدول على استخدام معايير الاستدامة التي وضعتها الإيكاو، والتي تشكل الأساس المقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، لتحديد أولويات الوصول المالي وتسهيله من أجل مشروعات الطاقة النظيفة في قطاع الطيران؛

ج) مواصلة تفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub) لتسهيل الوصول المعزز إلى القدرات الاستثمارية العامة والخاصة، والحصول على الدعم المالي من المؤسسات المالية للمشروعات التي تساهم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي، سعياً لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل مع إيلاء اهتمام خاص لوقود الطيران المستدام والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك ما يلي:

١) إنشاء منصة لربط مشروعات إزالة الكربون في مجال الطيران بالمستثمرين المحتملين من القطاعين العام والخاص من أجل التوفيق بين الأطراف، مما يساعد المستثمرين على تحديد المشاريع وتقييمها، بما في ذلك من خلال الشراكات مع منصات التمويل التابعة لمنظمات أخرى، مع ضمان استيفاء متطلبات الإيكاو الفنية مثل معايير الاستدامة؛

٢) العمل مع مختلف الأطراف المعنية لاستكشاف التمويل المبتكر وآلية التخفيف من المخاطر التي تتكيف مع إزالة الكربون من قطاع الطيران، وتحفيز الاستثمارات، وتعزيز التعاون فيما بين الأطراف المعنية من أجل حشد الموارد المالية بشكل فعال (مثل تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص).

٣) التعاون مع المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، لإنشاء مسارات لتمويل المشاريع التي وصلت إلى مراحل مختلفة من النضج؛

٤) إنشاء قاعدة بيانات لمصادر الدعم المالي والتمويل، وتحديد شروطها وأحكامها، ليتمكن مطورو المشاريع من الاعتماد عليها؛

٥) تطوير مجموعة أدوات من نماذج شروط التمويل (الشروط الأساسية لإرضاء المستثمرين) لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛

د) مع الاعتراف بالأهمية العاجلة لزيادة التمويل المخصص لتدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران، اتخاذ إجراءات عاجلة لتنفيذ التوصيات قصيرة الأجل التي حددها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو، من أجل تعزيز الإطار والخطط الحالية المتعلقة بمبادرات التمويل لدعم التقدم نحو تحقيق وتنفيذ الهدف العالمي الطموح الطويلة الأجل وإطار الإيكاو العالمي بشأن الوقود المستدام للطيران ووقود الطيران منخفض الانبعاثات الكربونية وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

هـ) إنشاء مسار عمل لتحديد الاحتياجات والفجوات التمويلية واستكشاف السبل لمعالجة الخيارات طويلة الأجل التي خلص إليها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو^١، بما في ذلك مسألة الجدوى من ذلك، وتقديم تقرير عن ذلك إلى الدورة الثالثة والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛

و) مواصلة النظر في مبادرات تمويل أنشطة المناخ المحتملة أو آليات التمويل في إطار الإيكاو لتمويل مشروعات

^١ انظر المرفق (ز) بورقة العمل A42-WP/25.

إزالة الكربون من قطاع الطيران، ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة، بما في ذلك الإسهامات الطوعية بالموارد الإضافية في "صندوق البيئة" الخاص بالإيكاو؛

ز) مواصلة رصد التقدم المحرز في وسائل دعم التنفيذ والتمويل، في إطار منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، كما في الفقرة ٩ أعلاه؛

١٨- **تطلب من المجلس القيام بما 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 القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للتعاون الفني،؛ **{الفقرة ٨ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح}****

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، إقامة المزيد من الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل من بينها برنامج الإيكاو للأصدقاء في خطط العمل الوطنية خطة عمل الإيكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والإبلاغ عن النتائج المحققة، فضلاً عن التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠٢١ وخلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛ **{الفقرة ٨ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح}****

ج) **تكون الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) أعلاه مكملتين لبرنامج المساعدة والتعاون القوي المخصص للهدف الطموح الطويل الأجل من أجل تبادل المعلومات حول أفضل الممارسات وتقديم الإرشادات وبناء القدرات والمساعدات الفنية الأخرى. ومع الترحيب بإنشاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACTSAF)، فإنه ينبغي توسيع نطاق برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب ليشمل الهدف الطموح الطويل الأجل (ACTLTAG) (مثل تكنولوجيايات الطائرات، التحسينات التشغيلية، والتغييرات في البنية الأساسية، ووقود الطيران ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى لأغراض الطيران مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛ **{الفقرة ٩ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح}****

د) **تعزيز النقل الطوعي للتكنولوجيا، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، لتمكينها من التكيف مع أحدث التكنولوجيايات وتعزيز مساهمتها في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. **{الفقرة ١٠ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح}****

هـ) **تشياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، حث الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة التابع للإيكاو، لمقابلة تكاليف أنشطة محددة تقوم بها الإيكاو بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك برنامج ACTSAF، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة.**

كما تُشجّع الدول على تطوير مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني. ~~(الفقرة ١١ من استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح)~~

١٩- **تطلب** من الدول القيام بما يلي أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

١٩ مكرر- **تطلب** من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن يعزز الفهم العلمي للتأثيرات المناخية الناجمة عن قطاع الطيران وأن يعالج ما يكتنفها من أوجه عدم اليقين، بما في ذلك استكشاف الوسائل اللازمة لتحديد الآثار المناخية المحتملة غير الناجمة عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران، والتدابير اللازمة لمعالجة هذه الآثار؛

٢٠- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ وتكييف نُظُم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغير المناخ ومخاطره؛

(ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقعية لتقييم آثار الطيران؛

(ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛

(د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٢١- **تدعو** المجلس والدول الأعضاء إلى العمل جنباً إلى جنب مع المنظمات ذات الصلة للسعي لتحقيق أقصى مستوى ممكن من التقدم في تنفيذ تدابير داخل القطاع للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (مثل التكنولوجيا والعمليات وأنواع الوقود)، مع التسليم بأن أكبر تأثير محتمل من حيث الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران سيأتي من التدابير المتعلقة بالوقود؛

٢٢- **تشجع** المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، وأنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الفقرات من ٢٣ إلى ٢٨ أدناه؛

٢٣- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

- (أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بعزيم بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنّعين والمشغلين بتيسير تجديد الأساطيل الفعالة من حيث التكلفة؛ والعمل معا من خلال الإيكاء لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛
- (ب) أن تحفز على الاستثمار وتعجله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛

٢٤- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

- (أ) تحديث القاعدة القياسية بشأن ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء، استنادا إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛
- (ب) قيام الإيكاء، حسب الاقتضاء، بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالبيئة، والإرشادات المتعلقة بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛
- (ج) تحديث أهداف تكنولوجيا على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٥- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

- (أ) أن تعمل مع الشركات المصنعة للطائرات ومقدمي تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات ومشغلي المطارات للتعجيل بتطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود وإجراءات الملاحة الجوية والعمليات الأرضية من أجل الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران، والعمل مع الإيكاء لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛
- (ج) العمل معا من خلال الإيكاء لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛
- (د) إجراء تقييم لمخاطر المناخ لتعزيز إدراج تدابير التكيف مع تغير المناخ في السياسات وعمليات التخطيط المناخية الوطنية فيما يتعلق بنظم الطيران الدولية وهيكلها الأساسية، حسب الاقتضاء؛

٢٦- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

- (أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن والتدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاء العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية؛
- (ب) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

- (ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛

د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

و) تشجيع الدول على السعي على تطوير نُظُم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغيّر المناخ، من خلال توفير إرشادات وتبادل أفضل الممارسات، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

٢٧- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار للتجديد بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال إنتاج أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران ~~مصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران~~ وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من وقود الطيران البديل وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

ب) النظر في استخدام حوافز وسياسات أخرى لتشجيع التوسع في إنتاج ونشر استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، مع ملاحظة أن إرشادات الإيكاو توفر مزيداً من التفاصيل عن هذه النهج المحتملة في مجال السياسات، والإقرار بالحاجة إلى النظر في مجموعة من السياسات التي قد تختلف بين الدول نتيجة لظروفها الوطنية؛

ج) العمل مع أصحاب المصلحة ذوي الصلة للتجديد بالبحوث والترخيص والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة، وترخيص طائرات ومحركات جديدة تسمح باستخدام وقود الطائرات المستدام بنسبة ١٠٠٪ لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط إنتاج الوقود المستدام وصولاً إلى المستوى التجاري، وذلك على وجه الخصوص من خلال التشجيع على عقد اتفاقات شراء وقود الطائرات المستدام و/أو أنواع الوقود ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة، والترويج لها، فضلاً عن دعم التنفيذ في الوقت المحدد لأي تغييرات ضرورية في البنية الأساسية للمطارات وتوريد الطاقة؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛

د) الإقرار بمعايير الاستدامة وترخيص مستوى الاستدامة ومنهجية تقييم انبعاثات دورة حياة مثل هذه الأنواع من الوقود، التي يجري تطويرها وتحديثها في إطار أنشطة تنفيذ خطة كورسيا، ويجب استخدامها كأساس مقبول لأهلية أنواع وقود الطيران المستدام وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي ~~بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي بما يلي أن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛~~

هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، ورصد إنتاجها على المستوى الوطني؛

٢٨- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات من خلال الندوات والتدريب، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات

ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر طاقة نظيفة وطاقة متجددة لأغراض الطيران، تتضمن أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران الدولي، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام من خلال حلقات دراسية إقليمية؛

(ب) أن يواصل تحديث أدوات الإيكاو لتتبع الطاقة النظيفة ~~الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛~~

(ج) تعزيز الجهود، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، من أجل زيادة عدد خطط ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو في جميع الأقاليم، وتسريع وتيرة ترخيص مستوى الاستدامة لتأهيل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران بما يتماشى مع متطلبات خطة كورسيا، دون استبعاد أي مصدر وقود أو مسار لنوع وقود أو مادة أولية أو تقنية معينة، والقيام في هذا الصدد بتسريع تطوير واعتماد خطط جديدة لترخيص مستوى الاستدامة وتحليل واعتماد قيم دورة الحياة لمصادر ومسارات أنواع وقود جديدة؛

(د) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف العالمية الطموحة والرؤية الطموحة العالمية؛

(هـ) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير البنى التحتية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

(و) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛

(ز) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة وغيرها من مصادر الطاقات النظيفة لأغراض الطيران، وذلك في إطار منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ورصد واستعراض الرؤية الطموحة العالمية وإطار الإيكاو العالمي، كما في الفقرة ٩ أعلاه، وعقد مؤتمر الإيكاو الرابع بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز عام ٢٠٢٨ بهدف تحديث الطموح على أساس تطورات السوق في جميع الأقاليم وأنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تجريها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة الأنظف الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية؛

٢٩- **تطلب** من المجلس أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ وتحديث وتحسين إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ وتدابير التكيف لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٣٠- **تطلب** من المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، ويحرص على تصدُر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكو التي تتضمن أيضا انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدما في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

- المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي:
- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعّالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئا اقتصاديا غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استنادا إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- (ع) ينبغي أن تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.