



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

تقرير اللجنة التنفيذية

عن البند ١٦ من جدول الأعمال

(تقرير مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

أقرت اللجنة التنفيذية التقرير المرفق بشأن البند ١٦ من جدول الأعمال.
ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار ١/١٦.

ملاحظة — بعد إزالة هذا الغلاف، ينبغي إدراج ورقة العمل هذه في المكان المناسب في ملف التقارير.

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

١٦-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الرابعة والخامسة في موضوع حماية البيئة استناداً إلى التقارير المرحلية المُقدّمة إليها من المجلس بشأن أنشطة المنظمة المتعلقة بالطيران الدولي وتغيّر المناخ (ورقتا العمل WP/25 و 26)، كما نظرت في مقترحات المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١ "بيان مُؤخّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" (ورقة العمل WP/27). إضافة إلى ذلك، كانت هناك ٥٤ ورقة عمل مقدمة من الدول والمراقبين: ورقات العمل ٤٥ و ٥٧ و ٦٤ و ٦٥ و ٧٥ و ٧٦ و ١١٢، التنقيح رقم ١، و ١٢١ و ١٢٦، التنقيح رقم ١، و ١٣١ و ١٣٩ و ١٦٢ و ١٦٣ و ١٦٩ و ٢١٩ و ٢٤٣ و ٢٤٩ و ٢٥٤ و ٢٦٦، التنقيح رقم ١، و ٢٧١ و ٢٧٤ و ٢٧٩، التنقيح رقم ١، و ٣٠٣ و ٣٣٨ و ٣٣٩ و ٣٤٦ و ٣٦٥، التنقيح رقم ١، و ٣٦٦ و ٣٦٧ و ٣٦٨ و ٣٧٩ و ٣٨٢، التنقيح رقم ١، و ٣٨٤ و ٣٨٥ و ٣٩٦ و ٤٣٤ و ٤٤٠ و ٤٤٨ و ٤٥١ و ٤٥٢ و ٤٥٨ و ٤٦٨ و ٤٨١ و ٤٩٠ و ٤٩١ و ٥١٧ و ٥١٨ و ٥٥٤ و ٥٦٠ و ٥٦٥ و ٥٧٠ و ٥٧٣ و ٥٧٥ و ٥٧٩.

١٦-٢ في ورقة العمل WP/25، تناول المجلس التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغيّر المناخ، مع التركيز على تنفيذ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل (LTAG) الخاص بالطيران الدولي. وسلّطت الورقة الضوء على النتائج التي أسفر عنها مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران والوقود البديل (CAAF/3) المعقود في دبي بالإمارات العربيّة المتحدة في نوفمبر ٢٠٢٣، ولا سيما الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام (SAF) ووقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران، وخارطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج المؤتمر والهدف العالمي الطموح الطويل الأجل للطيران، بالارتكاز على أربع ركائز ترتبط ببعضها البعض: (١) السياسة العامة والتخطيط؛ (٢) الإطار التنظيمي؛ (٣) دعم التنفيذ؛ (٤) التمويل.

١٦-٣ وسلّطت الأمانة العامة الضوء على بعض التطورات الأخيرة بالإضافة إلى المعلومات المقدمة في ورقة العمل WP/25. فعلى سبيل المثال، تلقت الإيكاو حتى الآن ١٥٤ خطة عمل للدولة، بما في ذلك الخطط التي قدمت مؤخراً من كل من الكويت وتيمور-ليشتي وأندورا وجزر القمر منذ وقت نشر ورقة العمل. ويغطّي "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF) حتى الآن ٣٠ من دراسات الجدوى وتنفيذ الأعمال، منها ما تم إبرامه أو قيد الإعداد أو مخطط لإجرائها حتى عام ٢٠٢٨، بما في ذلك دراسات وقود الطيران المستدام التي أنجزت مؤخراً في الهند والأردن. وقد أطلق رسمياً مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub)، بما في ذلك التعاون مع الوكالة الدولية للطاقة المتجددة (IRENA) لتسهيل تمويل المشاريع في مجال وقود الطيران المستدام والطاقة النظيفة في مجال الطيران.

١٦-٤ وبالإضافة إلى ذلك، فقد أبلغت الأمانة العامة أن أحد برامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCS) في إطار خطة كورسيا، المسمى "الشهادة الدولية للاستدامة والكربون (ISCC)" قد بدأ مؤخراً بتقديم طلب رسمي لتوسيع نطاق أهليته، بحيث لا يقتصر فقط على ترخيص أنواع وقود الطيران المستدام، وإنما يشمل أيضاً ترخيص أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF)، وسيعرض الطلب على لجنة حماية بيئة في مجال الطيران (CAEP) (لجنة حماية البيئة) لدراسته، وبمجرد اكتمال تقييمها له وإقراره من مجلس الإيكاو، سيصبح البرنامج (الشهادة الدولية للاستدامة والكربون) مؤهلاً رسمياً لترخيص أنواع وقود الطيران المنخفض الكربون.

١٦-٥ في ورقة العمل WP/26، تناول المجلس نشاط الإيكاو فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغيّر المناخ، مع التركيز على التقدم المحرّز والخطوات التالية بشأن التكيف مع تغيّر المناخ والقدرة على مواجهته، وتعزيز الفهم العلمي لآثار الطيران على المناخ، فضلاً عن سُبل التعاون وآخر المستجدات في هذا الشأن في سائر منظمات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، لا سيما عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC).

١٦-٦ في ورقة العمل WP/27، اقترح المجلس إدخال تنقيحات على القرار ٤١-٢١، في ضوء التطورات التي حدثت منذ انعقاد الجمعية العمومية الحادية والأربعين، خاصة في ضوء الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، التي اعتمدها مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل، وخارطة طريق الإيكاو لتنفيذ نتائج المؤتمر، والهدف العالمي الطموح الطويل الأجل الذي اعتمده المجلس، بالإضافة إلى العمل الفني الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة التابعة لمجلس الإيكاو، وبرنامج عملها في المستقبل.

١٦-٧ في ورقة العمل WP/169، أعربت البرازيل عن وجهات نظرها بشأن تمويل تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، ونوهت بضرورة دعم تنفيذ الإطار العالمي تنفيذاً كاملاً، مع الاعتراف بالاحتياجات والفجوات التمويلية، ودعت إلى: تقديم مساهمات منتظمة وكبيرة إلى صندوق البيئة للتبرعات التابع للإيكاو، مع تحديد أرقام مستهدفة سنوية واضحة للتمويل؛ إجراء تحليل للثغرات لمعرفة الاحتياجات، مع إيلاء الاهتمام للبلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛ إيلاء الأولوية لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون؛ إنشاء مسار عمل للمجلس مخصص لمناقشة مصادر الموارد ونظم الإدارة؛ مراجعة القواعد التشغيلية لصندوق البيئة للتبرعات، بما في ذلك تعزيز الشفافية ومراقبة الأداء؛ تحديد دور الصندوق في تقديم دعم شامل للتخلص من الكربون، لا سيما في تطوير وقود الطائرات المستدام وإنتاجه ونشره.

١٦-٨ في ورقة العمل WP/440، نوهت البرازيل بأن تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل لا يعتمد فقط على أنواع وقود المستقبل وتقنيات الطائرات المتقدمة، بل أيضاً على اتخاذ إجراءات فورية وقابلة للتطوير، مثل التحسينات التشغيلية وإعادة تصميم المجال الجوي. واستناداً إلى الأمثلة الوطنية والإقليمية الحديثة، قدمت البرازيل أرقام ما تحقق في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بفضل إعادة تصميم المجال الجوي، ودعت الإيكاو إلى تقديم الإرشادات الاستراتيجية والمساعدة الفنية والدعم المالي من خلال مكاتبها الإقليمية، وأكدت مجدداً على التدابير التشغيلية وإعادة تصميم المجال الجوي كركيزتين للاستراتيجية البيئية للإيكاو، إلى جانب وقود الطيران المستدام والابتكار التكنولوجي.

١٦-٩ في ورقة العمل WP/112، التفتيح رقم ١، عرضت الصين وجهة نظرها في أهمية خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي كجزء من الجهود المناخية العالمية، مع اتباع مبادئ الإنصاف والمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، على أن تقدم كل دولة مساهمات محددة وطنياً، بناءً على ظروفها الوطنية ومراحل تنميتها الوطنية. وسلطت الصين الضوء على مساهماتها الكبيرة في التنمية المستدامة للطيران الدولي العالمي، وأشارت إلى أن تنفيذ عملية الرصد والإبلاغ عن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل (LMR) ينبغي أن تكون محددة على كل من المستوى الإقليمي ومستوى الدول، ونوهت بأن نجاح الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل يعتمد على ما إذا كان بإمكان البلدان المتقدمة تقديم مساعدة مالية كافية وميسورة التكلفة ويمكن رصدها والإبلاغ عنها والتحقق منها، إلى البلدان النامية من أجل تعزيز التحول إلى خفض الكربون في مجال الطيران.

١٦-١٠ في ورقة العمل WP/452، عرضت الصين مبادرتها للمشاركة في بناء طريق الحرير الجوي الأخضر، بهدف تعزيز التحول الأخضر والمنخفض الكربون في مجال الطيران المدني في البلدان الشريكة، ودعم تحقيق أهداف الأمم المتحدة

للتنمية المستدامة والأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وأكدت على التشاور المكثف والمساهمة المشتركة ونقاسم المنافع في إطار المبادرة، مع التركيز على بناء مطارات خضراء، والمراقبة الجوية الخضراء، والرحلات الخضراء، وتنفيذ أنشطة بناء القدرات من أجل التحول الأخضر للطيران المدني. وأحاطت اللجنة علماً بأن بعض الدول الأعضاء تدعو إلى مبادرة طريق الحرير للهواء الأخضر (GASRI) التي أقرها المؤتمر الستون للمديرين العامين للطيران المدني في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، وأكدت بالتالي على الدور الهام للمبادرات والمنابر الإقليمية في النهوض بالتحول الأخضر وبناء القدرات في مجال الطيران المدني الدولي، متشياً مع "عدم ترك أي بلد وراء الركب". ولم تؤيد إحدى الدول هذه المبادرة.

١١-١٦ وفي ورقة العمل WP/271، سلطت مصر الضوء على التحديات التي تواجهها الدول النامية لزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام، وأشارت إلى الاحتياجات الاستثمارية الكبيرة في محطات الوقود والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs). وعرضت الخطوط العريضة للمبادرات الجارية على المستوى الوطني لإنتاج وقود الطيران المستدام ونشره، ودعت إلى ضمان التوازن الجغرافي في إنتاج وقود الطيران المستدام، ووقود الطيران المنخفض الكربون، ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما أشارت الورقة إلى أن نجاح تنفيذ الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب اتباع مسارات متباينة على أساس الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها، وتعزيز المؤسسي الموجه نحو الحصول على تمويل متناسب، ونقل العلوم والتكنولوجيا، والمساعدة وبناء القدرات. كما سلطت مصر الضوء على مركز الإيكاو للاستثمار المالي (Finvest Hub) كمحفز للتقدم في تمويل المناخ.

١٢-١٦ في ورقة العمل WP/163، سلطت الهند الضوء على وقود الطيران المستدام كوسيلة لإزالة الكربون على المدنيين القصير والمتوسط. وأوجزت المبادرات الوطنية، بما في ذلك أهداف مزج وقود الطيران المستدام، والمشاركة في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، والتقدم المحرز في تراخيص وقود الطيران المستدام، واعتماد مسارات المعالجة المشتركة في المصافي القائمة للسماح بزيادة سريعة في إنتاج وقود الطيران المستدام. كما عرضت الهند الصعوبات التي تواجه تطوير وقود الطيران المستدام ونشره في الدول النامية، مثل ضعف القدرة الإنتاجية، وعقبات إصدار التراخيص والعقبات التنظيمية، والثغرات في المواد الأولية والبنية التحتية، والقيود المالية، وتفاوت الاستعداد على نطاق العالم. وأوصت بتسريع عملية إصدار تراخيص وقود الطيران المستدام، وإنشاء مراكز إقليمية لوقود الطيران المستدام، وتوسيع نطاق برامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCS) المعتمدة من الإيكاو، وتعبئة آليات التمويل المختلط، وتوثيق عرى التعاون من خلال منصات الإيكاو. وقد أيدت هذا التوضيح إحدى المنظمات الدولية.

١٣-١٦ في ورقة العمل WP/346، سلطت كازاخستان الضوء على أن الوقود TS-1 هو وقود الطائرات النفائة الأساسي في المنطقة، ولكن لا يوجد بروتوكول معترف به من الإيكاو لمزجه مع وقود الطيران المستدام، على عكس الوقود Jet A-1 بموجب المعيار ASTM D7566. واقترحت أن تنشئ الإيكاو فرقة عمل تضم أطرافاً معنية متعددة لمعالجة الجوانب الفنية والتنظيمية واللوجستية المتعلقة بدمج وقود الطيران المستدام والوقود TS-1 ضمن الإطار العالمي للطيران، ودعت إلى الترويج لاعتماد وقود الطيران المستدام من خلال تقديم حوافز على مستوى السياسة العامة وتجهيز البنية التحتية. وفي هذا الصدد، أوضحت إحدى الدول كذلك أن وضع معايير الوقود وتحديثها لا يقع ضمن إطار الإيكاو، ودعت الدول إلى العمل مع منظمات وضع المعايير التي تضطلع بهذا العمل، مثل الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد (ASTM International). وأيدت إحدى المنظمات الدولية هذا التوضيح.

١٤-١٦ في ورقة العمل WP/45، سلطت نيجيريا الضوء على جهودها لإنتاج وقود الطيران المستدام ونشره، وطلبت مواصلة تقديم الدعم، وبخاصة إلى الدول النامية، في مجالي بناء القدرات ونقل التكنولوجيا. كما أشارت إلى ضرورة تسهيل حصول الدول، لا سيما الدول النامية، على التمويل من خلال تحديد مسار واضح لتفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي من أجل مشاريع إزالة الكربون، بما في ذلك وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

١٥-١٦ في ورقة العمل WP/64، نوهت عُمان بأهمية خطط عمل الدول في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، مع تسليط الضوء على أن المراجعة المستمرة والدعم المُستدام أمران حاسمان لتنفيذ خطة عمل الدولة بفعالية. كما أعربت عن آرائها بشأن عمليات التطوير المختلفة اللازمة لمجموعة التدابير (التكنولوجيا والعمليات والوقود وخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا))، والحاجة إلى تسهيل الوصول إلى التمويل الدولي للمناخ، وخاصة لتمويل البنية التحتية وأنشطة البحث والتطوير المتعلقة بوقود الطيران المستدام، فضلاً عن الترويج لزيادة أطر التعاون الإقليمي، لتسهيل مواءمة السياسات والنهج التنظيمية والقدرات الفنية بين الدول، من أجل تعزيز الجهود الجماعية نحو الطيران المستدام.

١٦-١٦ في ورقة العمل WP/65، أشارت عُمان إلى الحاجة إلى مواءمة السياسات والتمويل وبناء القدرات وتنسيق القواعد القياسية من أجل زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ونشره، دعماً لتحقيق أهداف إزالة الكربون من الطيران العالمي. كما نوهت بأهمية الشراكات الاستراتيجية بين الحكومة والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات الدولية من أجل تطوير صناعة وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون، مع التأكيد على دور وقود الطيران المنخفض الكربون كحل قصير الأجل لخفض الانبعاثات، لا سيما في البلدان التي لديها قدرات حالية لتكرير النفط.

١٧-١٦ في ورقة العمل WP/219، سلّطت قطر الضوء على الصعوبات الحالية بسبب قلة عدد برامج ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو بالنسبة لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون، وعدم وجود مسارات لترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون، مما يعيق تنفيذ خطة كورسيا على نطاق أوسع. كما نوهت بأهمية نشر أنواع الوقود المؤهل بموجب خطة كورسيا، مع التصدي للحوجز، وتجنب فرض أعباء مالية غير ضرورية على شركات الطيران بسبب تفاوت اللوائح والنظم على الساحة الدولية، حيث يمكن أن تؤدي القواعد الوطنية أو الإقليمية المتباينة إلى تعقيد الامتثال وازدواجية الجهود.

١٨-١٦ في ورقة العمل WP/254، أعربت قطر عن آرائها بشأن الوضع الحالي فيما يخص تطوير وقود الطيران المنخفض الكربون، وإنتاجه ونشره على نطاق تجاري، وهو وقود سهل الإحلال بنسبة ١٠٠ في المائة، ويمثل فيما يبدو خياراً بديلاً مُهملاً لوقود الطائرات لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ودعت الورقة إلى اتخاذ تدابير وتخصيص موارد لمساعدة الدول الأعضاء في زيادة مساهمة وقود الطيران المنخفض الكربون في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، والتعجيل بهذه المساهمة.

١٩-١٦ في ورقة العمل WP/448، أعربت جمهورية كوريا عن آرائها بشأن توسيع نطاق استخدام وقود الطيران المستدام من خلال تحديد أرقام مستهدفة إلزامية، ووضع سياسات داعمة، والاستفادة من البنية التحتية القائمة في معامل تكرير النفط. ومع الإقرار بالدور الأساسي للمنتجات الفرعية المتولدة خلال إنتاج وقود الطيران المستدام، فإنها ترى أن المنتجات الفرعية تُعامل معاملة المنتجات التقليدية المشتقة من البترول، مما يؤدي إلى عدم التوافق مع البرامج الدولية الأخرى، وشددت على

ضرورة الاعتراف المتبادل بشهادات الاستدامة للمنتجات الفرعية التي يمكن أن تسهم في تطوير سوق وقود الطيران المستدام وتوسيع نطاقه.

١٦-٢٠ في ورقة العمل WP/434، المقدمة من الاتحاد الروسي، برعاية مشتركة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (IAC)، شددت على أن زيادة قدرة الغابات على الامتصاص، والحد من الانبعاثات الضارة الناجمة عن حرائق الغابات، أمران حيويان في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على نطاق العالم. وشددت على الدور الفعال للطيران في التصدي لحرائق الغابات، بدءاً من الكشف المبكر عن الحرائق إلى مكافحتها، ودعت الإيكاو إلى إعداد قواعد دولية، مع مراعاة السياسات الوطنية، لوضع إطار قانوني لاستخدام الطيران الدولي في مكافحة حرائق الغابات. وأوضحت الأمانة أن الإيكاو تواصل العمل الوثيق مع هيئات الأمم المتحدة ومنظماتها ذات الصلة، مثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الأغذية والزراعة والمركز العالمي لرصد الحرائق، بشأن مساهمات الطيران الدولي في مجال مكافحة حرائق الغابات. وقد انضمت الإيكاو مؤخراً إلى المركز العالمي لمكافحة الحرائق بقيادة منظمة الأغذية والزراعة، الذي يعمل على تعزيز القابلية للتشغيل البيئي على الصعيد الدولي، وستساهم في فعاليته الجانبية حول هذا الموضوع خلال مؤتمر الأطراف (COP30) الذي سيعقد في البرازيل في نوفمبر ٢٠٢٥ ضمن إطار "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ".

١٦-٢١ وفي ورقة العمل WP/451، أعرب الاتحاد الروسي عن شواغله إزاء التناقضات المحتملة في برامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCS) المعتمدة من الإيكاو، بما في ذلك أمثلة لطلبات لم يُنظر فيها مقدمة من بعض الدول للحصول على ترخيص لوقود الطيران المستدام. كما سلّط الضوء على الصعوبات المواجهة في ترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون ضمن إطار العمل الحالي، واقترح إدخال تحسينات عليه لتعزيز الشفافية والقدرة على التنبؤ والشمولية في تنفيذ خطة كورسيا. يتضمن ذلك قبول هيئات الترخيص الوطنية المعنية بالامتثال لترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون، وتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر ووثائق الإيكاو المعنية بالموضوع بوتيرة لا تزيد على ثلاث سنوات، وتشجيع الدول، بالتعاون مع الإيكاو، على تنفيذ تدابير لدعم إعداد مشاريع مناخية للطيران الدولي والوطني. وأوضحت إحدى الدول أن النظام الحالي لإصدار التراخيص في إطار خطة كورسيا لا يسمح بإصدار شهادات من قبل الهيئات التي لم تقم الإيكاو بتقييمها واعتمادها.

١٦-٢٢ في ورقة العمل WP/266، التتقيح رقم ١، أكدت المملكة العربية السعودية الحاجة الملحة إلى تحسين سُبل تكيف الطيران العالمي مع تغير المناخ من خلال بناء القدرة على المقاومة من خلال توفير إرشادات موحّدة ونُهج تنفيذ متكاملة وإدراج الأحكام المطلوبة في الملاحق والقواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) الحالية للإيكاو لتحقيق التكيف بشكل متسق وفعال عبر منظومة الطيران. كما عرضت تدابير وطنية، منها إدراج مبدأ التكيف مع تغير المناخ في برنامج الاستدامة البيئية للطيران المدني بالمملكة.

١٦-٢٣ في ورقة العمل WP/139، أعربت سنغافورة، برعاية مشتركة من بابوا غينيا الجديدة وبنغلاديش والجمهورية الدومينيكية وسري لانكا وفيجي واليابان، عن آرائها بشأن الحاجة إلى برنامج منظم للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل (ACT-LTAG)، بالاعتماد على برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال خطة كورسيا (ACT-CORSIA) وبرنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، للتأكد من تقديم الدعم لجميع الدول في إعداد استراتيجيات لإزالة الكربون تتماشى مع أهداف ومبادئ الإيكاو، مع توسيع نطاق الدعم المقدم لإعداد خطط عمل الدول والمجالات الجديدة الأخرى. كما أوضحت سنغافورة كيف أن المنصات الإقليمية بإمكانها أن تؤدي دوراً تكميلياً في تنفيذ برامج محددة الهدف تتناول الصعوبات والأولويات الإقليمية، واقترحت تعديل قرار الجمعية العمومية ٤١-

٢١ بتضمنه فقرة جديدة تضيف طابعاً رسمياً على برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال الهدف الطموح الطويل الأجل، بوصفه إطاراً عالمياً للمساعدة في إطار مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٦-٢٤ في ورقة العمل WP/75، أبرزت جنوب أفريقيا الحاجة إلى مواصلة دعم الدول الأعضاء وتقديم إرشادات لها بشأن تقييم مخاطر تغير المناخ والتكيف معه، وعرضت بإيجاز تدابير رئيسية في مجالات التخطيط والتمويل والتنفيذ ونظم الإدارة. ونوهت بأهمية إدراج أدوات التكيف مع تغير المناخ في خطط عمل الدول، وزيادة التمويل المخصص للدول النامية من أجل التكيف، وضمان اتباع نهج مصممة خصيصاً لمعالجة أوجه الضعف الوطنية والإقليمية المحددة.

١٦-٢٥ في ورقة العمل WP/76، أعربت جنوب أفريقيا عن آرائها بشأن الحاجة الملحة إلى الإسراع في تنفيذ مبادرات التمويل المناخي لتمكين البلدان النامية من اتخاذ إجراءات مناخية في قطاع الطيران، من خلال المساهمات المالية والعينية التي تقدمها البلدان المتقدمة. وأوجزت الاعتبارات الرئيسية في هذه المبادرات، ومنها تجنب الآثار السلبية على مستويات ديون البلدان النامية، وضمان وجود آلية مستدامة لتجديد الموارد وإمكانية التنبؤ، وإعطاء الأولوية للبلدان النامية كمستفيد رئيسي، وتلبية الاحتياجات إلى آليات للتخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه على حد سواء، وإعداد منهجيات للتتبع والإبلاغ، وضمان التمثيل المتوازن في هياكل نظم الإدارة.

١٦-٢٦ في ورقة العمل WP/379، سلطت بليز الضوء، نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)^١، على الإسهامات الكبيرة التي قدمتها الهيئة لتحقيق هدف الإيكاو المتعلق بحماية البيئة، وذلك من خلال تطبيق تكنولوجيات متقدمة، واستخدام المجال الجوي في إقليم أمريكا الوسطى على أفضل وجه. وحثت بليز على التعاون بين الإيكاو والمنظمات الدولية الأخرى لمواءمة المبادرات الإقليمية مع أهداف الاستدامة العالمية، وتشجيع شركات الطيران وغيرها من الجهات الفاعلة في قطاع الطيران على اعتماد ممارسات مستدامة، وإعداد توجيهات للرصد المستمر لانبعاثات غازات الدفيئة.

١٦-٢٧ في ورقة العمل WP/468، نوهت بليز، نيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى، بالتزام الهيئة الطموح بتحقيق الحياد الكربوني في عملياتها المؤسسية بحلول عام ٢٠٣٠. وأظهرت ورقة العمل كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المخفضة بفضل الكفاءة التشغيلية، وأكدت الريادة الإقليمية للهيئة في تعزيز حماية البيئة والطيران المستدام. كما نوهت بدور التعاون في دعم التنمية المستدامة للقطاع، ودعت الإيكاو إلى أن تقوم في الوقت المناسب بتيسير تنسيق الموارد الفنية والمالية الثنائية والمتعددة الأطراف وفيما بين بلدان الجنوب، لدعم أهدافها في مجال إزالة الكربون.

١٦-٢٨ في ورقة العمل WP/243، ركزت البرازيل، بدعم من ١٩ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)، على ضرورة أن يستعد قطاع الطيران، الشديد الحساسية للاضطرابات البيئية، ليس فقط لخفض انبعاثاته، بل أيضاً لتحمل الآثار المناخية التي تتفاقم شدتها وتزداد وتيرتها. وأشارت إلى أنه يجب معالجة التكيف مع تغير المناخ والتخفيف من حدته باعتبارهما ركيزتين لاستراتيجية المناخ، وهما على نفس القدر من الأهمية ويعزز كل منهما الآخر، وشجعت الإيكاو

^١ بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا.

^٢ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

ودولها الأعضاء على تعزيز الإرشادات والموارد وأدوات التخطيط لتوطيد قدرة قطاع الطيران على المواجهة، وكذلك جهوده في مجال إزالة الكربون.

٢٩-١٦ في ورقة العمل WP/162، أعربت البرازيل وإثيوبيا عن وجهات نظر مفادها أنه يجب تعزيز حزمة تتضمن التزامات قوية بالتنفيذ من أجل دعم زيادة الإمدادات بوقود الطيران المستدام في جميع المناطق من أجل تحقيق الرؤية العالمية الطموحة والهدف الطموح الطويل الأجل. وسلطت الدولتان الضوء على المعايير الإرشادية الرئيسية المستندة إلى الإطار العالمي الذي يشمل: (١) الاعتراف بخطة كورسيا باعتبارها معيار الاستدامة لوقود الطيران المستدام؛ (٢) اتباع نهج غير تمييزي ومحاذي تكنولوجياً تجاه المواد الأولية المستخدمة ومسارات إنتاج وقود الطيران المستدام، شريطة أن تستوفي معايير خطة كورسيا؛ (٣) التعجيل بالموافقة على استدامة المواد الأولية والمسارات، وزيادة الفرص المتاحة للبلدان النامية للمشاركة في عملية إزالة الكربون من الطيران الدولي بشكل أكثر شمولاً؛ (٤) دعم التنفيذ وتوفير التمويل.

٣٠-١٦ في ورقة العمل WP/249، قدمت كندا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وغينيا الاستوائية وغانا واليابان وكينيا وجمهورية كوريا وبابوا غينيا الجديدة ورواندا واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) ودولها الأعضاء^٣، والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^٤، برعاية مشتركة من المكسيك، آراء أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران (IACAC)، ودعت الجمعية العمومية إلى الترحيب بمنهجية الرصد والإبلاغ، والإطار العالمي لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، وتشجيع المشاركة العالمية في خطة كورسيا، وتعزيز برامج الإيكاو لبناء القدرات ودعم التنفيذ، وتفعيل مبادرة مركز الإيكاو للاستثمار المالي.

٣١-١٦ في ورقة العمل WP/481، أكدت كولومبيا، بدعم من ١٧ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٥، على الدور الحاسم لوقود الطيران المستدام في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، وسلطت الضوء على التحديات المالية والفنية التي تواجهها الدول في عملية الانتقال إلى وقود الطيران المستدام. واقترحت إنشاء مرصد للمعلومات، وإعداد "توقعات وقود الطيران المستدام" لتحسين توافر البيانات، وتعزيز الشفافية، ودعم اتخاذ قرارات مستنيرة. كما طالبت بإعداد إرشادات تكميلية بشأن تطبيق حوافز مرنة وضمانات تتعلق بأسعار النفط والمواد الأولية، فضلاً عن آليات لتعزيز رصد التقدم المحرز في مجال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام.

٣٢-١٦ في ورقة العمل WP/365، التفتيح رقم ١، نوهت الدانمرك، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٦، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية

^٣ ألبانيا وأرمينيا والنمسا وأذربيجان وبلجيكا والبوسنة والهرسك وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وجورجيا وألمانيا واليونان وهنغاريا وآيسلندا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة وموناكو والجبل الأسود وهولندا ومقدونيا الشمالية والنرويج وبولندا والبرتغال وجمهورية مولدوفا ورومانيا وسان مارينو وصربيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

^٤ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٥ بلير وبوليفيا (دولة - المتحدة القوميات) والبرازيل وشيلي وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي

^٦ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

(EUROCONTROL)، بأهمية مواصلة التقدم نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، ودعت إلى إقرار منهجية الرصد والإبلاغ، وطلبت تنفيذها دون تأخير. كما طالبت بمراجعة الملحق السادس عشر بشكل دوري، بما يتماشى مع التطورات في التصميم والتكنولوجيا، والاعتراف بالإطار العالمي لمؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل من خلال تحديث القرار ٤١-٢١. وأشارت إلى الحاجة إلى فهم ومعالجة انبعاثات الطيران غير ثاني أكسيد الكربون. وأشارت كذلك إلى أن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتبقية ستظل موجودة، ومن ثم يلزم اتخاذ تدابير إضافية تشمل إزالة الكربون، لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

١٦-٣٣ في ورقة العمل WP/367، أعربت الدانمرك، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمكتب الأوروبي للمراقبة الدولية للمواد الكيميائية، برعاية مشتركة من اليابان، عن رأي مفاده أن تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل يتطلب جهوداً غير عادية تشمل التضامن والتعاون والمساعدة بين الدول لضمان استعادة جميع الدول من الفوائد البيئية والاجتماعية والاقتصادية التي ستأتى من الوعود بخفض صافي الانبعاثات إلى الصفر. ونوهت بتوسيع نطاق برنامجي الإيكاو للمساعدة والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام ومجال خطة كورسيا، ودعت إلى زيادة الدعم الفني وتسريعه، مع تشجيع جميع الدول والقطاع على المساهمة. وحثت على إعطاء الأولوية لتشغيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي، كي يسهل على مشاريع إزالة الكربون في مجال الطيران الوصول إلى التمويل، مما يعزز مراعاة التوزيع الجغرافي في إنتاج وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

١٦-٣٤ في ورقة العمل WP/396، سلطت هندوراس الضوء، بالنيابة عن الدول الأعضاء في هيئة أمريكا الوسطى، على شدة تأثير الإقليم بتغير المناخ، وأشارت إلى أنشطة التحالف من أجل الطيران المستدام (ALAS)، مما يُبرز الاهتمام المشترك لدول أمريكا الوسطى بالترويج لنظام نقل جوي مستدام، وتعزيز سلامة الطيران وأمنه التشغيلي، والنمو الاقتصادي، وتحسين الخدمات، ورفع مستوى الكفاءة، وحماية البيئة. وسلطت الضوء على الحاجة إلى التعاون بين الدول لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، وطلبت تنسيق التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف وفيما بين بلدان الجنوب بشأن الموارد الفنية والمالية اللازمة لتنفيذ تدابير الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران.

١٦-٣٥ في ورقة العمل WP/126، التفتيح رقم ١، أبرزت المملكة العربية السعودية ومصر ونيجيريا والإمارات العربية المتحدة، الدور الحاسم لوقود الطيران المنخفض الكربون في تعزيز تنفيذ خطة كورسيا، والهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، والإطار العالمي للإيكاو لوقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى. وحثت الدول برامج ترخيص مستوى الاستدامة المعتمدة من الإيكاو على التعجيل بتقديم الشروط الأساسية فيما يخص ترخيص وقود الطيران المنخفض الكربون، كما حثت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على إيلاء الأولوية للطلبات المقدمة للبرنامج والتي تسعى للحصول على موافقة لكل من وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون، وتطبيق إجراءات أكثر مرونة، بما في ذلك تحديد إطار زمني لتقديم الطلبات لبرنامج ترخيص مستوى الاستدامة، وحثت الدول الأعضاء في الإيكاو على توفير الدعم النشط لفريق تقييم برنامج ترخيص مستوى الاستدامة (SCSEG) التابع للجنة حماية البيئة، وأن توفر له الموارد. وحثت الدول مجلس الإيكاو على تكثيف أنشطة التوعية لإبلاغ الخطط المرشحة الجديدة للحصول على شهادات الاستدامة بفرصة التقدم بطلب للحصول على الموافقة في إطار خطة كورسيا، مع إعطاء الأولوية للخطط التي تسعى للحصول على الموافقة على كل من وقود الطيران المنخفض الكربون ووقود الطيران المستدام.

١٦-٣٦ في ورقة العمل WP/458، أشارت فنزويلا، بدعم من ١٥ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٧، إلى ضرورة أن تقوم الإيكاو على وجه السرعة بتعزيز برامج المساعدة وبناء القدرات للدول في مجال التكيف مع المناخ، لمعالجة تأثير تغير المناخ على الطيران. وسلطت الضوء على المخاطر الناجمة عن ظواهر الطقس المتطرفة وارتفاع منسوب سطح البحر، والتي تؤثر على البنية التحتية للطيران وعملياته. وطلبت من الإيكاو إجراء دراسات على تأثيرات المناخ، وإعداد مواد إرشادية لدعم إعداد خطط التكيف القائمة على المخاطر في مجال الطيران، وتقديم المساعدة في بناء القدرات، وتشجيع الدول على تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بشأن تدابير التكيف.

١٦-٣٧ في ورقة العمل WP/279، التتقيح رقم ١، نوه المجلس الدولي للمطارات (ACI)، والبرازيل، ورابطة خدمات الطيران (ASA World)، ومجلس الطيران التجاري الدولي (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، برعاية مشتركة من الجمهورية الدومينيكية وكازاخستان وترينيداد وتوباغو، بأهمية حصول القطاع على كميات كافية من الطاقة الموثوقة والمتجددة والمنخفضة الكربون لتلبية الطلب المتزايد، وأهمية أهداف الإيكاو الرامية إلى إزالة الكربون في مجال الطيران، والتمكين من إيجاد حلول مستدامة للنقل الجوي في المستقبل. وحثت على إعداد أطر عمل وتنفيذها لتيسير نشر مشاريع الطاقة المتجددة والطاقة منخفضة الكربون في المطارات، فضلاً عن برامج بناء القدرات والمساعدة الفنية اللازمة، واقترحت تعديلات محددة على قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١.

١٦-٣٨ في ورقة العمل WP/382، التتقيح رقم ١، المقدمة من مجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي (ATAG)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) والمجلس الدولي لطائرات رجال الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، التي أكدت مجدداً على أن قطاع النقل الجوي يدعم الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل وخطة كورسيا، ونتائج مؤتمر الإيكاو الثالث، وأنشطة الإيكاو لدعم التقدم المستمر نحو تحقيق الأهداف المناخية. وأوضح أنه ينبغي للحكومات على المستويين الإقليمي والوطني تنفيذ سياسات داعمة لنشر التكنولوجيا، وتحسين البنية التحتية، وتوفير خيارات منخفضة الكربون، ووقود الطيران المستدام، ومراعاة احتياجات الطيران كجزء من استراتيجيات الهيدروجين الحكومية. كما سلطت الضوء على دور قطاع الطاقة والمؤسسات المالية والعملاء في دعم التحول في مجال الطاقة.

١٦-٣٩ في ورقة العمل WP/338، حثّ اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، برعاية مشتركة من الجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وماليزيا، الدول على معالجة العواقب غير المقصودة الناشئة عما جرى مؤخراً من تكليف باستخدام وقود الطيران المستدام، وهو ما يزيد من التكاليف وتشوه الأسواق وتؤثر على قدرة شركات الطيران على المطالبة بالمنافع البيئية. ودعا إلى اتخاذ إجراءات أقوى على مستوى السياسات لزيادة إنتاج وقود الطيران المستدام، وإلى إدراج منهجية عالمية قوية للمحاسبة والإبلاغ عن وقود الطيران المستدام لتسهيل المطالبة بالمنافع البيئية الناجمة عن استخدام وقود الطيران المستدام، بما يتسق مع خطة كورسيا وغيرها من الممارسات الموصى بها والمُعترف بها دولياً.

١٦-٤٠ في ورقة العمل WP/384، اقترح التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) إجراءات لتعزيز قدرة الإيكاو على تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل من خلال: إجراء تحليل بقصد اقتراح مسار يتضمن أهدافاً مرحلية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما يتماشى مع أهداف اتفاق باريس بشأن درجات الحرارة؛ وتحديث قرار الجمعية

^٧ بليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وكولومبيا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي

العمومية ٤١-٢١ للاعتراف بأن الانبعاثات غير ثاني أكسيد الكربون تمثل نسبة كبيرة من صافي انبعاثات الاحتراز المناخي الناتج عن الطيران الدولي، وتشجيع مواصلة البحث العلمي، وتحديد الأهداف وخيارات التخفيف من حدة تغير المناخ؛ علاوة على إجراء تقييم للمسار المتكامل لآثار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وغير ثاني أكسيد الكربون حتى عام ٢٠٥٠.

٤١-١٦ أحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات التالية: ورقتا العمل ٥٧٠ و٥٧٣ المقدمتان من الصين، وورقتا العمل ٥١٧ و٥١٨ المقدمتان من إيطاليا، وورقة العمل ٣٠٣ المقدمة من كازاخستان، وورقة العمل ٥٧٩ المقدمة من ماليزيا، وورقة العمل ٤٩٠ المقدمة من النرويج، وورقة العمل ٥٧ المقدمة من عُمان، وورقة العمل ٥٧٥ المقدمة من المملكة العربية السعودية، وورقة العمل ٥٦٥ المقدمة من تركيا، وورقتا العمل ٣٦٦ و٣٦٨ المقدمتان من الدانمرك نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء واللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وورقة العمل ٥٥٤ المقدمة من إندونيسيا وتيمور - ليشتي، وورقة العمل ١٣١ المقدمة من المملكة العربية السعودية ومصر ونيجيريا والإمارات العربية المتحدة، وورقة العمل ١٢١ المقدمة من أوروغواي بدعم من ١٨ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، وورقة العمل ٥٦٠ المقدمة من المجلس الدولي للمطارات، وورقة العمل ٣٣٩ المقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي، وورقة العمل ٤٩١ المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، وورقة العمل ٣٨٥ المقدمة من التحالف الدولي للطيران المستدام، وورقة العمل ٢٧٤ المقدمة من رابطة النقل الجوي لأمريكا اللاتينية والكاريبي.

٤٢-١٦ وأقرت اللجنة بالتقدم الكبير المحرز منذ الجمعية العمومية الماضية، بما في ذلك اعتماد مؤتمر الإيكاو الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) للإطار العالمي للإيكاو، وموافقة المجلس على خريطة طريق الإيكاو. كما أقرت بوضع منهجية للرصد والإبلاغ في الوقت المناسب عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، وبأهمية التقدم المحرز إزاء مبادرة الإيكاو بشأن خطط عمل الدول، وفعاليات تقييم الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، وأدوات التتبع في هذا الصدد. وأشارت اللجنة إلى الطابع الجماعي للهدف العالمي الطموح طويل الأجل وللرؤية العالمية الطموحة، اللذين لا يُنسبان واجبات أو التزامات محددة إلى فرادى الدول في شكل تخفيضات في الانبعاثات. وشددت اللجنة على أهمية شفافية عملية الرصد والإبلاغ عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل (LMR)، والتحديثات المنتظمة لخطط عمل الدول، ودعت الدول إلى اتخاذ الإجراءات السياسية المناسبة لدعم التقدم نحو تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل. كما أقرت بضرورة أن تواصل الإيكاو رصد التقدم المحرز في اللبانات الأساسية الأربع لخريطة طريق الإيكاو.

٤٣-١٦ أكدت اللجنة مجدداً على ضرورة اعتماد معايير الاستدامة الخاصة بخطة كورسيا، وشهادات الاستدامة، ومنهجية تقييم انبعاثات دورة الحياة المستخدمة في أنواع الوقود المؤهلة بموجب خطة كورسيا كأساس مقبول لأهلية وقود الطائرات المستدام (SAF) ووقود الطيران المنخفض الكربون (LCAF) وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي، مشددة على أهمية تيسير توسيع نطاقها عالمياً في جميع الأقاليم. وفي هذا الصدد، شجعت الدول على مواصلة المشاركة في أنشطة الإيكاو لتسريع تحليل واعتماد قيم دورة الحياة لمصادر ومسارات الوقود الجديدة، وشهادات الاستدامة الخاصة بها، في إطار نهج عالمي منسق، مع تسليط الضوء على أهمية وجود منهجية عالمية قوية للمحاسبة والإبلاغ في مجال وقود الطيران المستدام.

٤٤-١٦ وفيما يخص على وجه التحديد المسائل المتعلقة بوقود الطيران المنخفض الكربون، ومع إقرار اللجنة بعدم وجود خطط معتمدة لترخيص الاستدامة (SCS) للتصديق على وقود الطيران المنخفض الكربون في الوقت الحالي، أكدت اللجنة على أهمية تسريع تقييم الإيكاو لخطط ترخيص الاستدامة الجديدة واعتمادها فيما يتعلق بالوقود المؤهل بموجب خطة كورسيا (وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون) بناءً على طلب المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل، وذلك

بهدف تسهيل مشاركةٍ أوسع من الدول، من دون استبعاد أي مصدر من مصادر الوقود أو مسار أو مادة خام أو تقنية معينة. وفي هذا الصدد، أكدت اللجنة على ضرورة اتباع إجراءات تقييم مرنة وجيدة التوقيت، مع ضمان عدم المساس بالامتثال لمتطلبات خطة كورسيا. كما شجعت اللجنة الدول على المشاركة في العمل الفني الذي تضطلع به الإيكاو في ما يتعلق بدراسة وقود الطيران المنخفض الكربون، وسلطت الضوء على أهمية تحسين الوعي بالإجراءات اللازمة لتطوير ونشر هذا الوقود، بما يضمن عدم تخلف أي بلد عن الركب.

٤٥-١٦ وأقرت اللجنة بالتقدم المحرز في دعم تنفيذ وتمويل تدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران. ونوهت اللجنة بالتبرعات والتقدم المحرز في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ICAO ACT-SAF)، وشجعت جميع الدول والجهات المعنية على المشاركة ومواصلة توفير موارد إضافية، وطلبت من الإيكاو مواصلة توسيع نطاق الأنشطة حسب ما تسمح به الموارد. وكخطوة تالية، طلبت اللجنة من الإيكاو الاستفادة من برنامجي الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام وخطة كورسيا في وضع برنامج من نفس القبيل يختص بالهدف الطموح الطويل الأجل ليشمل تدابير أخرى لإزالة الكربون من قطاع الطيران، مع مراعاة الآثار المترتبة على الموارد. ورحبت اللجنة بمنصة مركز الإيكاو للاستثمار (ICAO Finvest) التي أطلقت مؤخراً بالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة المتجددة (إيرينا)، وطلبت تفعيله بالكامل. كما أقرت اللجنة بأهمية المبادرات والمنصات الإقليمية الهادفة إلى دعم التنفيذ وتمويل إزالة الكربون من قطاع الطيران.

٤٦-١٦ وفيما يتعلق بالنظر في إنشاء مبادرة أو آلية تمويل خاصة بالمناخ في إطار الإيكاو، بناءً على طلب الجمعية العمومية في دورتها الأخيرة، أقرت اللجنة بأهمية وإلحاح الحاجة إلى زيادة تمويل تدابير إزالة الكربون من قطاع الطيران، وطلبت من المجلس اتخاذ إجراءات عاجلة لتنفيذ التوصيات قصيرة الأجل الواردة في المرفق (ز) من ورقة العمل WP/25، وذلك لتعزيز الإطار والخطط القائمة بشأن تمويل المبادرات، بما يدعم التقدم المحرز نحو تحقيق وتنفيذ الهدف الطموح الطويل الأجل وإطار العمل العالمي بشأن الوقود المستدام (SAF) والوقود منخفض الكربون (LCAF) وأنواع الوقود النظيف الأخرى في قطاع الطيران، لا سيما بالنسبة للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة. كما طلبت اللجنة من المجلس إنشاء آلية عمل لتحديد احتياجات التمويل وفجواته، واستكشاف سبل معالجة الخيارات طويلة الأجل الواردة في المرفق (ز) من ورقة العمل WP/25، بما في ذلك جوانب الجدوى، وتقديم تقرير للجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثالثة والأربعين.

٤٧-١٦ وأعربت اللجنة عن دعمها الواسع لاتخاذ مزيد من الإجراءات من جانب الإيكاو بشأن التكيف مع تغير المناخ. وأقرت اللجنة بأهمية العمل الذي تضطلع به الإيكاو، بالتعاون مع الدول وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ذات الصلة، لتحديد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والبنية التحتية ذات الصلة، وتدابير التكيف الممكنة لمعالجة هذه الآثار. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى أهمية عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بشأن هذا الموضوع، بما في ذلك تقرير الإيكاو التوليقي عن التكيف مع المناخ المُحدَّث مؤخراً، وتقييم أثر تكلفة تغير المناخ كجزء من منهجية الرصد والإبلاغ الخاصة بالهدف الطموح الطويل الأجل، وشجعت المجلس على وضع المزيد من المواد الإرشادية والقيام بالمزيد من مبادرات المساعدة التي تسهل قيام الدول بوضع خطط التكيف مع تغير المناخ في مجال الطيران، مع ملاحظة محدودية الموارد المتوفرة للأمانة العامة لتحقيق هذه الأهداف. وشجعت اللجنة على مزيد من التعاون بين الدول لتبادل الخبرات بشأن إجراءات التكيف مع تغير المناخ في مجال الطيران.

٤٨-١٦ وفيما يتعلق بموضوع انبعاثات الطيران الدولي من غير ثاني أكسيد الكربون، أقرت اللجنة بالتقدم المحرز منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، بما في ذلك عقد ندوة الإيكاو حول الانبعاثات من غير ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإنشاء مجموعة تنسيق معنية بالانبعاثات من غير ثاني أكسيد الكربون في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وطلبت اللجنة من الإيكاو أن تواصل إتاحة منتدى لتعزيز الفهم العلمي لتأثيرات الطيران المناخية، بما يتجاوز انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما في ذلك آثار تكاليف التدابير المحتملة. ونظراً لحالات عدم اليقين الشديدة التي لا تزال تكتنف هذا الموضوع، لم تدعم العديد من الدول مواصلة العمل الرامي إلى اتخاذ تدابير لمعالجة هذه الآثار.

٤٩-١٦ وأقرت اللجنة بالمخاوف المعرب عنها بشأن فرض رسوم أو ضرائب على الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، والتي جرى تقديمها أيضاً في البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - كورسيا في ورقة العمل WP/295 المقدمة من المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) نيابة عن ٢١ دولة عربية، وورقة العمل WP/122 المقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية، وورقة العمل WP/322 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، وجرى تقديمها كذلك في البند ٢٦ من جدول الأعمال: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي في ورقة العمل WP/181 المقدمة من الولايات المتحدة وورقة العمل WP/267 المقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي.

٥٠-١٦ وفي هذا الصدد، حثت اللجنة الإيكاو والدول الأعضاء فيها على تعزيز الاعتراف بجهود الإيكاو وإنجازاتها في مجال إزالة الكربون الناجم عن الطيران الدولي، والتعبير عن قلقها الواضح إزاء المقترحات الرامية إلى استخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات لتمويل المناخ في قطاعات أخرى، وذلك لضمان عدم استهداف الطيران الدولي كمصدر لهذه الإيرادات بشكل غير متناسب، بما في ذلك من خلال التنسيق مع ممثلي الحكومات المعنيين والوفود الوطنية لدى هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية المعنية. كما طلبت اللجنة من الإيكاو مواصلة التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتقديم إسهاماتها في هذا الشأن، بهدف ضمان الدور الريادي الذي تتبناه الإيكاو في جميع المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٥١-١٦ وفيما يتعلق بمشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/27، نظرت اللجنة في التعديلات الإضافية التالية وأقرتها:

(أ) إدراج فقرة جديدة برقم ١٦ مكرراً رابعاً في منطوق القرار بشأن إنشاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الأجل (ACT-LTAG)، على النحو التالي:

١٦ رابعاً: **تطلب إلى المجلس إنشاء برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف العالمي الطموح الأجل ليكون إطار عمل منظماً وشاملاً لدعم وضع وتحديث خطط عمل الدول للمساهمة طوعاً في تحقيق الهدف ، بالاستفادة من المبادرات القائمة مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، والتعاون مع المبادرات والمنصات الإقليمية لتقديم الدعم العملي والمحدد الهدف المصمم خصيصاً لتلبية احتياجات كل دولة، بما يتماشى مع هدف "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)؛**

(ب) الاعتراف بمساهمة المطارات في إزالة انبعاثات الكربون في فقرة الديباجة الحالية والفقرات المتعلقة بالمطارات في منطوق القرار وذلك على النحو التالي:

وإذ ترحب بانعقاد ندوات الإيكاو بشأن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩ ونوفمبر ٢٠٢١ وأبريل ٢٠٢٤، وتقرّ بالدور المهم للمطارات في توزيع مصادر الطاقة المبتكرة الجديدة على النقل الجوي، بالدور الحاسم للمطارات في نشر وتوزيع أنواع الطاقة النظيفة لإزالة الكربون الناجم عن النقل الجوي دعماً لتحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل، وأهمية ذلك في مرونة المطارات؛

٢٥ ج) **تطلب إلى الدول:** وضع وتنفيذ أطر تُسهّل نشر مشاريع إزالة الكربون في المطارات، مثل مشاريع تخزين الطاقة ومشاريع البنية التحتية، والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛

٢٦ ج) **تطلب إلى المجلس:** مواصلة تقيّم تسهيل بناء القدرات والمساعدة الفنية، وتوفير منتدى لتبادل المعلومات حول أفضل الممارسات المتعلقة بالمطارات الخضراء، بما في ذلك المباني الذكية والطاقة المتجددة والتنقل الأخضر والتكيف مع تغير المناخ والتنمية المرنة والمشاركة المجتمعية وإعداد تقارير الاستدامة، بهدف تبادل الدروس المستفادة وأفضل الممارسات بين المطارات؛

١٦-٥٢ وانفقت اللجنة على التوصية لأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

القرار ١٦-١: البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الإيكاو 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 هدفاً من ١٧ هدفاً 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 تغيّر المناخ وآثاره؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعدته، بناءً على طلب من الإيكاو، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً 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 مفهوم جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يجد 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 مستوحاة من 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 يتخذ 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 خطراً على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمدته مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز التنفيذ في ١٦/٢/٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) إلى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الإيكو (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 سيخفف 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 للإيكو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دوراتها دورتيها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين والحادية والأربعين في ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ و ٢٠٢٢ على التوالي؛

ولما كانت تدرك وتذكيراً بالعمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكو، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفه في 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 الإيكو لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران، وعقد حوارات الإيكو العالمية في مجال الطيران بشأن الجدوى من تحديد هدف طموح طويل الأجل والاجتماع الرفيع المستوى، منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكو؛

وتسلم بأن تقرير الإيكو 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 شغل 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 ثمّ للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغير المناخ، وبأنّ 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؛

وتقر أيضاً 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؛

وإقراراً 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؛

وإن 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 استناداً 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}؛

واعترافاً منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاؤ عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

وإن 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؛

وإن 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 بالدور الحاسم للمطارات في نشر وتوزيع الطاقات النظيفة لإزالة الكربون الناجم عن النقل الجوي دعماً لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل 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 لتضمينها حصة محددة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقر بأنه تم إثبات الجدوى التكنولوجية للأنواع المبتكرة 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؛

وتسَلَّم 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؛

وتسَلَّم 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 **وتقرّر 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. وتسَلَّم 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 أيضاً 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 أعدت 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، تمشياً مع مجاهدة 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 منحنى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٥ ٢٢-٢٢، قامت طوعاً-١٥٠ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط العمل عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

وتسليم 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؛

وتسليم 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 الإيكاف في شراكة مع منظمات أخرى لتسهيل إجراءات الدول الأعضاء لخفض انبعاثات الطيران، فضلا عن البحث باستمرار عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بإطلاق بالتقدم المحرز في إطار برنامج الإيكاف 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 تمهيدا 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، فضلا 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 الإيكاف للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام" (ACT-SAF)، ومركز الإيكاف للاستثمار المالي (Finvest Hub)، وذلك للتعبيل 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 الإيكاف، مع معالجة التحديات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، كما طلبت ذلك الجمعية العمومية للإيكاف في دورتها الحادية والأربعين؛

وتسليم 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؛

وتسليم 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 (كوريا)"، محل القرارات ٤١-٢٠ و ٤١-٢١ و ٤١-٢٢، ٤١-١٧ و ٤١-١٨ و ٤١-١٩ 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 الإيكاو 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 محرّكات 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 الإيكاو 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 تركيز 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 الإيكاو 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 ابتداء من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن 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 أعلاه؛

٧- **تقرر** كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف العالمي الطموح المتوسط الأجل الوارد في الفقرة ٦ أعلاه، تُشجّع الإيكاو 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 بناء 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 الإيكاو 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 ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها، دون وضع واجبات أو التزامات محددة على فردية 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 الطويل الأجل، في حين سيجري دعم منهجية رصد ورفع التقارير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل بمعلومات من عملية التقييم السنوي للهدف الطموح الطويل 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 وأثر التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لا سيما البلدان النامية، وتأثير ذلك على تنمية هذا القطاع، فضلاً عن آثار التكلفة على الجهود المبذولة لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، ورصد المعلومات المتأتية 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 اللبانات 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 ٢٠٢٤-٢٠٢٧ مرة 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- **تشجع** 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 يتسنى 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؛

١٤مكرر- **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؛

١٦مكرر- **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 كتفا بكتف من أجل تنفيذ مثل هذا البرنامج، مع مراعاة الظروف المختلفة للدول والأقاليم، وبما يتماشى مع مبادئ 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 وأنوع 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 التواصل مع 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، وحثّ 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).

١٦ رابعاً: تطلب إلى المجلس إنشاء برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل ليكون إطار عمل منظماً وشاملاً لدعم وضع وتحديث خطط عمل الدول للمساهمة طوعاً في تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بالاستفادة من المبادرات القائمة مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، والتعاون مع المبادرات والمنصات الإقليمية لتقديم دعم عملي ومستهدف مصمم خصيصاً لتلبية احتياجات كل دولة، بما يتماشى مع عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB)؛

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

وأنوع 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 وأنوع 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 خلّص إليها المجلس بعد دراسة المبادرات أو الآليات الممكنة لتمويل تدابير المناخ تحت مظلة الإيكاو^٨، بما في ذلك مسألة الجدوى من ذلك، وتقديم تقرير عن ذلك إلى الدورة الثالثة والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو؛ و

و) 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) ~~الشرع 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 (ACT SAF)، فإنه ينبغي توسيع نطاق برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب ليشمل الهدف الطموح الطويل الأجل (ACT LTAG) (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)~~

^٨ انظر المرفق (ز) بورقة العمل A42-WP/25.

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

(هـ) تمثيلاً 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 ACT/SAF، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة. كما تشجع 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؛

١٩مكررا- **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 توقّعية 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 مبادئ 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. وتحث 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 بمزيد بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنّعين والمشغلين بتيسير تجديد الأساطيل الفعالة من حيث التكلفة؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

(ب) أن تحفز على الاستثمار وتعبئه 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، استناداً إلى أحدث التحسينات في تكنولوجيا كفاءة الطائرات؛

(ب) قيام الإيكاو، حسب الاقتضاء، بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بالبيئة، والإرشادات المتعلقة بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛

(ج) تحديث أهداف تكنولوجية 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 للتجديد وتطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود وإجراءات الملاحة الجوية والعمليات الأرضية من أجل الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران، والعمل مع الإيكاو 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) وضع وتنفيذ أطر عمل تسهل نشر مشاريع الحد من الكربون في المطارات مثل مشاريع تخزين الطاقة ومشاريع البنية التحتية، والعمل معاً من خلال الإيكاو 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 وهياكلها 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 الإيكاو 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 تسهيل بناء القدرات والمساعدة الفنية وتوفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتقليل للمراعي 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 نظم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير 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 للتعجيل 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 الأنظف الطاقة متجددة 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 للتعجيل 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 تفي 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 وأنوع 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 بالإيكاو 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 تيسّر 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.

— انتهى —