

المجلس — الدورة ٢٣٥

الجلسة العاشرة

(قاعة المجلس، الجمعة ٢٧/٦/٢٠٢٥، الساعة ١٠,٠٠ و ١٤,٣٠)

موجز القرارات

جلسة مفتوحة

استعراض تقرير الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/13)

١- نظر المجلس في هذا البند على أساس ورقة العمل C-WP/15725 التي عرضت نتائج الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/13) الذي انعقد افتراضياً في الفترة من ١٧ إلى ٢٨/٢/٢٠٢٥. كما نظر المجلس في التقارير الشفوية المقدّمة في هذا الصدد من لجنة الملاحة الجوية (ANC) (المراجعة رقم ١) ولجنة المناخ والبيئة (CEC) على التوالي.

٢- وبعد النظر في هذا البند، قام المجلس بما يلي:

أ) أشاد بالأعمال الفنية الهامة التي اضطلعت بها للجنة حماية البيئة في مجال الطيران خلال الفترة الثلاثية الماضية، وسلّط الضوء على أهمية برنامج عملها القادم تمهيداً للاجتماع الرابع عشر للجنة حماية البيئة (CAEP/14) الذي يشمل على وجه الخصوص تنفيذ منهجية الرصد والإبلاغ عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، والنظر في تأثيرات الانبعاثات بخلاف ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، والاستعراض الدوري لخطة كورسيا.

ب) أقرّ الإجراءات التي اقترحها كلّ من المجلس ولجنة المناخ والبيئة ولجنة الملاحة الجوية لتنفيذ توصيات الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة كما هو مبين في المرفق بورقة العمل C-WP/15725، على أساس أنّ "نهج المتوسط المرجح" بقصد الحصول على القيم الافتراضية للتغير غير المباشر للأراضي فيما يتعلق بحالات الزراعة المتعددة المحاصيل يجب اعتباره حلاً انتقالياً ومؤقتاً، كما ورد في تقرير الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة، في انتظار نتائج الأعمال المقبلة للجنة من أجل إعداد منهجية دائمة على خلال دورة الاجتماع الرابع عشر للجنة حماية البيئة؛

ج) أحاط لما بأنّ لجنة الملاحة الجوية قد أجرت مراجعة أوليّة للتوصيات ١/٦ و ١/٩ و ٤/٩ و ١/١١ المتعلقة بمقترحات تعديل المجلد الرابع "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" والمجلد الثاني "انبعاثات محركات الطائرات" والمجلد الثالث "انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات" والمجلد الأول "ضوضاء الطائرات" من الملحق السادس عشر "حماية البيئة؛

د) أحاط علماً بأنّ لجنة الملاحة الجوية قد وافقت على إحالة التعديلات المقترحة على الملحق السادس عشر إلى الدول الأعضاء في الإيكاو والمنظمات الدولية للتعلق عليها، باستثناء الأحكام الجديدة الخاصة بتعريف أجهزة خفض المتغير للضوضاء (VNRS) على النحو الوارد في الفصل الخامس عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، على أن يتمّ التنسيق بين لجنة حماية البيئة وأفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية المعنية بالأمر بشأن الآثار المحتملة على السلامة. وفي هذا السياق، طلب المجلس من لجنة حماية البيئة مدعومةً من الأمانة العامة بأن تراجع مفهوم أجهزة خفض المتغير للضوضاء في المجلد الأول "إجراءات إصدار شهادات الضوضاء للطائرات"، الطبعة الثالثة (Doc 9501) في الطبعة الحالية من الدليل الفني للبيئة، من أجل تعديل الإرشادات المتعلقة بهذه الأجهزة، وذلك بالتنسيق مع أفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية المعنية قبل وجوب تطبيق الأحكام المذكورة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر؛

هـ) وافق على نشر التعديلات المُدخلة على وثائق الإيكاو الثلاث التالية المتعلقة بأنواع وقود الطيران المؤهلة بموجب خطة كورسيا، وذلك على النحو المبين في القسم ٤-٢ من ورقة العمل C-WP/15725؛

١) وثيقة الإيكاو "الإطار العام للأهلية في خطة كورسيا وشروط برامج الترخيص لأغراض الاستدامة" (انظر التوصية ١/٧)؛

٢) وثيقة الإيكاو "منهجية كورسيا لحساب القيم الفعلية للانبعاثات خلال دورة حياة الوقود" (انظر التوصية ٣/٧)؛

٣) وثيقة الإيكاو "حساب القيم الافتراضية لانبعاثات دورة الحياة في خطة كورسيا للوقود المؤهل في كورسيا" (انظر التوصية ٤/٧).

و) أقرّ برنامج عمل الاجتماع الرابع عشر للجنة حماية البيئة على النحو الوارد في البند ١٤ من جدول الأعمال في المرفق (ب) من تقرير الاجتماع الثالث عشر للجنة (انظر التوصية ١/١٤ من تقرير الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة)؛

ز) وافق على نشر تقرير الاجتماع الثالث عشر للجنة كوثيقة من وثائق الإيكاو.

مسوّدة ورقة عمل للجمعية العمومية - البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

٣- نظر المجلس في هذا البند على أساس ورقة العمل C-WP/15726 التي عرضت مسوّدة ورقة عمل للجمعية العمومية تتضمن التحديثات المقترحة على القرار ٤١-٢٠ الصادر عن الجمعية العمومية "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي"، في ضوء آخر المستجدات منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. كما نظر المجلس في تقرير شفوي مقدّم من لجنة المناخ والبيئة بشأن هذا الموضوع.

٤- وبعد النظر في هذا البند، قام المجلس بما يلي:

أ) أحاط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل C-WP/15726 والتقرير الشفوي الذي قدمته لجنة المناخ والبيئة بشأنها؛

ب) أقرّ مسودة ورقة عمل الجمعية العمومية المرفقة بورقة العمل C-WP/15726، على أن تُدرج فيها تعديلات لجنة المناخ والبيئة، بما في ذلك المعلومات المحدثة التي قدّمها شفويّاً كلّ من رئيس لجنة المناخ والبيئة والأمانة العامة إلى المجلس، إلى جانب التعديلات الإضافية التي وافق عليها المجلس أثناء نظره في هذا البند، والمرفقة طياً بموجز القرارات هذا، بهدف تقديمها لاحقاً إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية - تغيير المناخ - التكيّف مع المناخ والعلوم

٥- نظر المجلس في هذا البند على أساس ورقة العمل C-WP/15728 التي عرضت مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية تفصل الأعمال التي اضطلعت بها الإيكو بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. كما نظر المجلس في تقرير شفوي مقدّم من لجنة المناخ والبيئة بشأن هذا الموضوع.

٦- وبعد النظر في هذا البند، قام المجلس بما يلي:

أ) أحاط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل C-WP/15728، وفي التقرير الشفوي المرتبط بها الذي قدّمته لجنة المناخ والبيئة؛

ب) أقرّ مسودة ورقة عمل الجمعية العمومية المرفقة بورقة العمل C-WP/15728، على أن تُدرج فيها تعديلات لجنة المناخ والبيئة، إلى جانب التعديلات الإضافية التي وافق عليها المجلس أثناء نظره في هذا البند، والمرفقة طياً بموجز القرارات هذا، لتقديمها لاحقاً إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية.

مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية - تغيير المناخ - الإطار العالمي للإيكو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران

٧- نظر المجلس في هذا البند على أساس ورقة العمل C-WP/15727 التي عرضت مسودة ورقة العمل للجمعية العمومية. وفصلت مسودة ورقة العمل النقطة التي أحرزته الإيكو في عملها المتعلق بالطيران الدولي وتغيّر المناخ منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، مع التركيز على تنفيذ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل (LTAG) وعلى الإطار العالمي للإيكو بشأن وقود الطيران المستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران وخارطة طريق التنفيذ المرتكزة إلى أربع لبنات أساسية مترابطة. كما نظر المجلس في تقرير شفوي مقدّم من لجنة المناخ والبيئة بشأن هذا الموضوع.

٨- وبعد النظر في هذا البند، قام المجلس بما يلي:

أ) أحاط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل C-WP/15727، وبالتقرير الشفوي المرتبط بها الذي قدّمته لجنة المناخ والبيئة؛

ب) أقرّ مسودة ورقة عمل الجمعية العمومية المرفقة بورقة العمل C-WP/15727، على أن تُدرج فيها تعديلات لجنة المناخ والبيئة إلى جانب التعديلات الإضافية التي وافق عليها المجلس أثناء نظره في هذا البند، والمرفقة طياً بموجز القرارات هذا؛

ج) وافق على تفويض رئيس المجلس لاعتماد ورقة العمل بالنيابة عنه لتقديمها في مرحلة لاحقة إلى الدورة

الثانية والأربعين للجمعية العمومية، على أساس أنه يتعين على الأمانة العامة أن تحدّث المعلومات الواردة في ورقة عمل الجمعية العمومية ومرفقاتها المتعلقة بأدوات التتبع (Tracker Tools) الخاصة بالإيكاو (المرفق (د)) وبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) (المرفق (ه)) وتفعيل مركز الإيكاو للاستثمار المالي (المرفق (و)) قبل وضع اللمسات النهائية على ورقة العمل هذه ونشرها.

الأعمال الأخرى

توديع مندوب لدى المجلس

٩- ودّع المجلس ممثل جمهورية كوريا (الدكتور جايوان لي).

— — — — —

APPENDIX**MODIFICATIONS AGREED BY THE COUNCIL TO THE ASSEMBLY WORKING PAPERS
ATTACHED TO C-WP/15726, C-WP/15728 AND C-WP/15727**

The following changes consolidate the amendments agreed by the Council following its consideration of the draft Assembly working papers and associated oral reports from the Climate and Environment Committee (CEC) thereon. Amendments are reflected in grey-shading/strikeout.

Draft Assembly working paper – Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality (C-WP/15726)

[...]

3. AIRCRAFT NOISE

3.1 CAEP/13 agreed to recommend the amendments to Annex 16, Volume I – Aircraft Noise, and the Environmental Technical Manual (ETM) (Doc 9501), Volume I – Procedures for the Noise Certification of Aircraft, for consideration by the Council, including the new Chapter 15 on a Landing and Take-Off (LTO) noise Standard applicable to supersonic aeroplane types (applicability date of 1 January 2029), and new definitions for supersonic aeroplanes ~~and variable noise reduction systems (VNRS).~~

[...]

APPENDIX A**ICAO GLOBAL ENVIRONMENTAL TRENDS – PRESENT AND FUTURE AIRCRAFT NOISE
AND EMISSIONS**

[...]

1.2 As shown in Figure 2 for international aviation, for the year 2050, with the ~~alternative-fuels~~ replacement with sustainable aviation fuels (SAF), lower carbon aviation fuels (LCAF) and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ emissions in addition to the reduction from technology and operations improvements. In 2070, with the ~~alternative-fuels~~ replacement with SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ in addition to the reduction from technology and operations improvements. Fuels based on biomass, solid/liquid wastes, and gaseous wastes are considered as SAF, while for the latter the carbon source in the fuel feedstock comes from waste CO/CO₂.

[...]

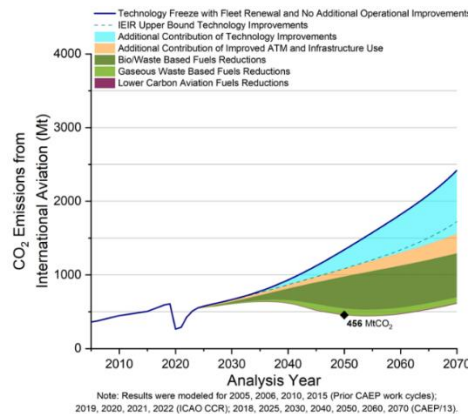


Figure 2. Combustion CO₂ Emissions from International Aviation, 2005 to 2070, Including Alternative Fuels Life Cycle Emissions Reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.

[...]

APPENDIX C

Resolution A42-xx
A41-20:

Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality

[...]

APPENDIX A

General

[...]

Noting the importance of updated information on the present and future impact of aircraft noise and aircraft emissions, as provided in the ICAO global environmental trends, as well as other ICAO assessment reports, such as the *ICAO Report on the Feasibility of a Long-Term Aspirational Goal for International Civil Aviation CO₂ Emission Reduction 2022 ICAO Long term Aspirational Goal for International Aviation (LTAG) Report*, to support decision making on environmental matters;

[...]

APPENDIX B

Development of Standards, Recommended Practices and Procedures and/or guidance material relating to the quality of the environment

[...]

Recognizing the recommendation by CAEP on new more stringent standards for aeroplane CO₂ emissions;

Recognizing the recommendation by CAEP on a new more stringent Landing and Take-Off (LTO) noise certification Standard for subsonic aircraft;

[...]

5. *Welcomes* the development by CAEP of the new, more stringent Standard for aeroplane CO₂ emissions that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume III;

6. *Welcomes* the development by CAEP of the new, more stringent noise Standard for new subsonic aeroplane types that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume I;

[...]

10. *Calls on* the Council to monitor closely the technological improvements that reduce the level of aircraft noise and emissions, and to update regularly the relevant Standards accordingly;

[...]

APPENDIX G

Supersonic aircraft — the problem of sonic boom

[...]

Recognizing the recommendation by CAEP on new Landing and Take-Off (LTO) noise certification Standard for supersonic aeroplanes;

[...]

Welcomes the development by CAEP of the new LTO noise certification Standard for supersonic aeroplanes that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume I;

— — — — —

Draft Assembly working paper – *Climate change – Adaptation and science (C-WP/15728)*

[...]

EXECUTIVE SUMMARY

[...]

b) ~~request recognize the need for~~ ICAO to continue to provide a forum for enhancing the scientific understanding of aviation's climate impacts and exploring measures to address such impacts;

c) ~~request recognize the need for~~ ICAO and its Member States to promote the recognition of ICAO's efforts and achievements to decarbonize international aviation, ~~leveraging the resources of Member States to support ICAO's outreach and communication efforts,~~ and to express a clear concern regarding proposals to use international aviation as a potential source for the mobilization of revenue for climate finance to other sectors in order to ensure that international aviation would not be targeted as a source of such revenue in a disproportionate manner, including through coordination with relevant government representatives and national delegations to relevant UN bodies and international organizations;

[...]

3. ICAO COOPERATION WITH OTHER UN BODIES AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

[...]

3.3 With respect to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process, ICAO is regularly invited to report its working progress and written submissions, and has organized and participated in relevant meetings and side events during the UNFCCC conferences, with the aim to present ICAO's achievements in international aviation and climate change. ~~With respect to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process, emissions from international aviation and maritime sectors are not included in Nationally Determined Contributions (NDCs) under the UNFCCC Paris Agreement, as these are separately addressed by ICAO and the International Maritime Organization (IMO), respectively. In this regard, ICAO regularly delivers its statements and written submissions, and has organized and participated in relevant meetings and side events during the UNFCCC conferences, with the aim of enhancing the recognition of ICAO's achievements and leadership role in international aviation and climate change.~~

[...]

3.6 States and stakeholders are also encouraged to support and initiate cooperation with ICAO on outreach activities towards and during the upcoming COP30 meeting, thus ensuring ICAO's leadership in addressing emissions from international aviation. Given the challenges faced by ICAO in expanding outreach and communication efforts, including resource constraints, States and stakeholders are also encouraged to make their resources available to inform external bodies of ICAO's progress on international aviation and climate change as well as the views of the international aviation sector on key issues such as climate financing and aviation taxation.

[...]

~~3.10~~ 3.11 In this regard, ICAO and its Member States should continue to express a clear concern regarding proposals to use international aviation as a potential source for levies and taxes to mobilize financial resources to other sectors, including through coordination with relevant government representatives and national delegations to relevant UN bodies and international organizations. ~~States and stakeholders are also encouraged to support and initiate cooperation with ICAO on outreach activities towards and during the upcoming COP30 meeting, thus ensuring ICAO's leadership in addressing emissions from international aviation.~~

— — — — —

Draft Assembly working paper – *Climate change – Global framework for SAF, LCAF and other aviation cleaner energies* (C-WP/15727)

[...]

EXECUTIVE SUMMARY

This paper reports on progress made by ICAO since the 41st Session of the Assembly relating to international aviation and climate change, focusing on the implementation of the long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG). It highlights the outcomes arising from the Third ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3) held in Dubai, United Arab Emirates in November 2023, namely the ICAO Global Framework for Sustainable Aviation Fuels (SAF), Lower Carbon Aviation Fuels (LCAF) and other Aviation Cleaner Energies, and the ICAO Roadmap for the implementation of the CAAF/3 outcomes and the LTAG, with four interdependent Building Blocks: 1) policy and planning; 2) regulatory framework; 3) implementation support; and 4) financing.

[...]

c) reiterate that CORSIA sustainability criteria, sustainability certification, and the methodology for the assessment of life cycle emissions used for CORSIA eligible fuels, should be used as the accepted basis for the eligibility of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies used in international aviation, in order to provide regulatory transparency, certainty, stability and assurances of environmental integrity to feedstock producers, fuels producers and financial institutions;

[...]

f) recognize the urgency and importance of scaling-up the financing to aviation decarbonization measures, and request the Council to take urgent action for implementation of ~~on~~ the near-term recommendations identified in Appendix G to enhance the existing framework and schemes on funding and financing initiatives to further support the progress towards achieving and implementing the LTAG and implementing the Global Framework on SAF, LCAF and other Aviation Cleaner energies, in particular for developing countries and States having particular needs;

g) also request the Council to set up a workstream to identify financing needs and gaps and explore ways of addressing ~~the feasibility of~~ the long-term options recommendations identified in Appendix G, including the feasibility aspects, and report to the 43rd Session of the ICAO Assembly ~~based on the development and maturity of such funding mechanisms and financing initiatives;~~

[...]

1. LTAG AND CAAF/3 OUTCOMES

1.1 At the 41st Session of the ICAO Assembly in October 2022, Member States adopted Assembly Resolution A41-21 with agreement on the long-term global aspirational goal (LTAG) of net-zero carbon emissions by 2050. Recognizing that cleaner energies are expected to have the largest contribution to aviation CO₂ emissions reductions, CAAF/3 held in Dubai, United Arab Emirates in November 2023 adopted an ICAO Global Framework for SAF, LCAF and Other Aviation Cleaner Energies to facilitate the global scale up in the development, production and deployment of aviation cleaner energies¹. To support the achievement of the LTAG, ICAO and its Member States strive to achieve a collective global aspirational Vision to reduce international aviation CO₂ emissions by 5 per cent by 2030, through the use of aviation cleaner energies (refer to **Appendix A** for the ICAO Global Framework²).

[...]

2. PROGRESS ON ICAO ROADMAP IMPLEMENTATION

[...]

Building Block 4 (Financing) – Advocacy & Outreach, ICAO Finvest Hub and Study to consider the establishment of a climate finance initiative or funding mechanism under ICAO

¹ CAAF/3 website: <https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Pages/default.aspx>

² China, Iraq, the Russian Federation and Saudi Arabia expressed their reservations to certain aspects of the Global Framework.

2.15 Access to financial resources is particularly crucial for the deployment of SAF and other cleaner energies for aviation, as the scaling-up of fuels in support of the LTAG, would require cumulative investments of around USD 3.2 trillion ~~billion~~ by 2050 (according to the ICAO LTAG Report).

[...]

2.17 ICAO is also promoting and encouraging States to use the ICAO sustainability criteria and requirements, which are the accepted basis for the eligibility of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, ~~as a globally harmonized taxonomy~~ to prioritize and facilitate financial access to aviation cleaner energy projects (refer to Appendix F for more information on ICAO advocacy and outreach activities).

[...]

APPENDIX C

LTAG MONITORING AND REPORTING (LMR) METHODOLOGY

1. INTRODUCTION

[...]

1.3 The LMR methodology aims to assess progress on the implementation of CO₂ emissions reduction measures towards the achievement of the collective ICAO LTAG, including the past and future CO₂ emissions reductions in all elements of the basket of measures, the cost impacts of efforts to achieve the LTAG, the impact on the development of the sector, as well as the cost impacts of climate change on international aviation, regions and countries, in particular developing countries, noting that the implementation of the tiered approach of LMR methodology need more resources and information, especially the upper tiered approach for the regional level and country level assessment.

[...]

— END —