

المجلس — الدورة ٢٣٥

الجلسة الثالثة عشرة

(قاعة المجلس، الأربعاء ٢٠٢٥/٧/٢، الساعة ١٠,٠٠)

موجز القرارات

جلسة مفتوحة

مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية — "البيان المؤحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- تغير المناخ"

١- استأنف المجلس النظر في البند على أساس ورقة العمل C-WP/15729، إلى جانب نسخة منقّحة من مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية، جرى تعميمها بالبريد الإلكتروني على جميع ممثلي المجلس في ٢٠٢٥/٦/٣٠، حيث تضمّنت التعديلات التي وافقت عليها لجنة المناخ والبيئة واقترحها المجلس خلال مداولاته بشأن هذا البند (انظر موجز القرارات C-DEC 235/12).

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

أ) أحاط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل C-WP/15729، وكذلك بالتقرير الشفوي المرتبط بها والذي قدمته لجنة المناخ والبيئة؛

ب) أقرّ مسودة ورقة عمل الجمعية العمومية المرفقة بورقة عمل المجلس C-WP/15729، رهناً بتضمينها تعديلات لجنة المناخ والبيئة، وكذلك التعديلات الإضافية التي أقرّها المجلس خلال نظره في هذا البند، على النحو الوارد في الملحق بهذا الموجز، مع تفويض الرئيس كي يقرّ ورقة العمل المنقّحة لاحقاً نيابةً عنه لتقديمها بعد ذلك إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية؛

ج) شدّد على أن الإصدارات القادمة من "ورقة عمل الجمعية العمومية المتعلقة بالبيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" يجب ألا تتضمن تجميعاً بالتسلسل الزمني لنتائج اجتماعات الإيكاو وقرارات المجلس السابقة في هذا الشأن.

تقرير عن تقييم هدف الإيكاو الاستراتيجي المتعلق بحماية البيئة

٣- نظر المجلس في هذا البند على أساس الورقة C-WP/15731 (ورقة معلومات)، التي عرضت نتائج التقييم الذي أجرته مكتب الرقابة الداخلية (OIO) لهدف الإيكاو الاستراتيجي المتعلق بحماية البيئة، بما في ذلك النتائج الرئيسية والاستنتاجات والتوصيات. كما كان معروضاً على المجلس أيضاً تقرير شفوي مشترك حول هذا الموضوع مقدم من لجنة نُظّم الإدارة (COG) ولجنة المناخ والبيئة (CEC).

٤- وبعد النظر في الموضوع، قام المجلس بما يلي:

أ) أحاط علماء بالمعلومات الواردة في الورقة C-WP/15731، ورَّحِب في هذا الصدد بالإنجازات الهامة التي تحققت في إطار الهدف الاستراتيجي المتعلق بحماية البيئة، مع الاعتراف في الوقت نفسه بالمجالات التي يمكن تعزيزها بشكل أكبر، لا سيما فيما يتعلق بتحسين الاتصالات الاستراتيجية الخارجية، فضلاً عن تعظيم أوجه التعاون والتنسيق بين مختلف إدارات الإيكاو ومكاتبها الإقليمية من أجل تحقيق الهدف الاستراتيجي للمنظمة في مجال البيئة؛

ب) دعا الأمانة العامة إلى مواصلة النظر في تحسين مسألة الكفاءة من حيث التكلفة عند تنفيذ البرامج البيئية، بما في ذلك النظر في الخبرات المحددة المطلوبة في مجال البيئة، والخبرات المُكملة المتاحة في إدارات الإيكاو ومكاتبها الإقليمية.

السوق العالمية للطيران المستدام (GSAM)

٥- نظر المجلس في هذا البند على أساس ورقة العمل C-WP/15732 التي قدّمتها الإمارات العربية المتحدة، والتي اقترحت فيها إضفاء الطابع المؤسسي على السوق العالمية للطيران المُستدام (GSAM) باعتبارها فعالية توعوية سنوية تدعمها الإيكاو، لتكون بمثابة منصة لتعزيز الأهداف البيئية للمنظمة، بما في ذلك الهدف الطموح العالمي طويل الأجل (LTAG)، وتنفيذ "إطار الإيكاو العالمي لوقود الطيران المستدام" (SAF) والوقود منخفض الانبعاثات الكربونية (LCAF) وغيرها من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران. كما كان معروضاً على المجلس أيضاً تقرير شفوي حول هذا الموضوع مقدّم من لجنة المناخ والبيئة (CEC).

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

أ) أعرب عن تقديره لدولة الإمارات العربية المتحدة على هذه المبادرة، وعلى إطلاق السوق العالمية للطيران المُستدام (GSAM) كمفهوم يرمي إلى تعزيز وإبراز أهداف الإيكاو الاستراتيجية وبرامجها في مجال البيئة؛

ب) سلّم بفوائد تنظيم السوق العالمية، وعقد فعاليات توعوية إضافية ذات صلة بالبيئة، حسب الاقتضاء، بحيث تركز على إقامة وتسهيل الشراكات بين مشروعات إزالة الكربون من قطاع الطيران والمؤسسات المالية والمستثمرين؛

ج) طلب من الأمانة النظر في دور الإيكاو في هذا الصدد، بما في ذلك الطرائق الممكنة لعقد السوق العالمية للطيران المُستدام في المستقبل أو تنظيم فعاليات توعوية أخرى مماثلة، وكيفية التوفيق بينها وبين "مركز الإيكاو للاستثمار المالي" (Finvest Hub) وأنشطة التوعية الأخرى التي تجربها المنظمة.

مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية — مقترح مشروع ميزانية المنظمة للفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨

٧- استهل المجلس النظر في هذا البند على أساس ورقة العمل C-WP/15696، التي قدمت اقتراحاً نهائياً لمشروع تقديرات الميزانية العادية للمنظمة للفترة الثلاثية القادمة ٢٠٢٦-٢٠٢٧-٢٠٢٨، بالإضافة إلى مسودة ورقة عمل للجمعية العمومية، تضمنت مشروع وثيقة الميزانية ومشروع قرار للجمعية العمومية عن هذه المسألة. كما كان معروضاً على المجلس أيضاً تقرير شفوي من اللجنة المالية (FIC) بشأن هذا الموضوع.

٨- ونظراً لتأخر الوقت، اتفق المجلس على استئناف النظر في هذا البند في جلسة أخرى تُعقد في وقت لاحق من بعد ظهر اليوم ذاته.

APPENDIX

MODIFICATIONS AGREED BY THE COUNCIL TO THE ASSEMBLY WORKING PAPER ATTACHED TO C-WP/15729

The following changes consolidate the amendments agreed by the Council following its consideration of C-WP/15729 and associated oral report from the Climate and Environment Committee (CEC) thereon. Amendments are reflected in grey-shading/strikeout; additional modifications agreed by the CEC and the Council are highlighted in yellow.

Draft Assembly working paper – Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate Change (C-WP/15729)

[...]

APPENDIX

Resolution Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to A42-xxA41-21: environmental protection – Climate change

[...]

Recalling ~~Acknowledging~~ the substantial ICAO work undertaken to explore the feasibility of a long-term global aspirational goal (LTAG) for international aviation in light of the 2°C and 1.5°C temperature goals of the Paris Agreement; ~~{ Obsolete and streamlined }~~

[...]

Recognizing that the ICAO Report on the Feasibility of a Long-Term Aspirational Goal for International Civil Aviation CO₂ Emission Reductions, which assessed the global-level technical feasibility of various aviation in-sector CO₂ emissions reduction scenarios, served serves as the basis for the consideration and adoption at the 41st Session of the ICAO Assembly of the collective long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG) of net-zero carbon emissions by 2050, in support of the Paris Agreement's temperature goal, recognizing that each State's special circumstances and respective capabilities (e.g. the level of development, maturity of aviation markets, sustainable growth of its international aviation, just transition, and national priorities of air transport development) will inform the ability of each State to contribute to the LTAG within its own national timeframe at the 41st Session of the ICAO Assembly in 2022; { Reflection of A41 agreement on LTAG }

[...]

Recognizing that the technological feasibility of drop-in sustainable aviation fuels, lower carbon aviation fuels and other aviation cleaner energies is proven and such fuels are expected to have the largest impact on aviation CO₂ emissions reduction by 2050 and continue to have a large impact beyond 2050, according to the ICAO LTAG Report, and that the introduction of appropriate policies and incentives to create a long-term market perspective is required;

[...]

Welcoming the adoption at the third Conference on Aviation and Alternative Fuels in November 2023 (CAAF/3) of the ICAO Global Framework for SAF, LCAF and other Aviation Cleaner Energies **including the global aspirational Vision**, which aims to facilitate the global scale-up in development and deployment of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies by providing greater clarity, consistency and predictability to all stakeholders, on the policies, regulations, implementation support, and financing and investments required, to ensure all States have equal opportunities to contribute to, and benefit from, the expected emissions reductions from such aviation cleaner energies ~~Acknowledging the need to explore and facilitate the civil aviation sector's access to renewable energy including through its cooperation with the Sustainable Energy for All (SE4ALL) initiative, as part of the Organization's contribution to SDG 7 "Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all"; { Role of CAAF/3 Global Framework }~~

[...]

Welcoming the ~~progress under launch~~ of the ICAO Assistance, Capacity-building and Training for Sustainable Aviation Fuel (ACT-SAF) Programme to support the global scale-up in development and deployment of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, **including recognizing the significance of the establishment of partnerships, initiatives and international cooperation** among States and relevant stakeholders, in line with the No Country Left Behind (NCLB) initiative;

Recognizing the need to invest up to 3.2 trillion USD in producing aviation cleaner energies through to 2050, and additional investments will be needed for other aviation CO₂ reduction measures such as aircraft technologies and operational improvements, according to the LTAG report, and welcoming the establishment of initiatives such as the ICAO ACT-SAF and ICAO Finvest Hub to accelerate the development, and facilitate enhanced access to public and private investment capacities and funding from financial institutions, for projects contributing to the decarbonization of international aviation, **in particular for developing countries and States having particular needs**; { Update from Global Framework }

[...]

9. *Requests* the Council, with the technical contribution of CAEP, to implement the LTAG Monitoring and Reporting (LMR) methodology to assess progress on the implementation of CO₂ emissions reduction measures towards the achievement of the LTAG, while the LMR will be supported by information from annual ICAO LTAG Stocktaking, ICAO Tracker Tools, **and State Action Plans for international aviation CO₂ emissions reduction and other information sources**, including the monitoring of progress on means of implementation support and financing. The LMR also incorporates the monitoring and review of the global aspirational Vision and the ICAO Global Framework on SAF, LCAF and other Aviation Cleaner Energies, including through **the annual ICAO LTAG Stocktaking and** the convening of CAAF/4 no later than 2028 with a view to updating the ambition on the basis of market developments in all regions. In this regard, the Council will present necessary updates on the LMR, for consideration by the 43rd Session of the ICAO Assembly; ~~to regularly monitor progress on the implementation of all elements of the basket of measures towards the achievement of the LTAG, including through: the ICAO environment stocktaking process; the review of the ICAO Vision for SAF; further assessment of the CO₂ emissions reduction and cost impacts of a changing climate on international aviation, regions and countries, in particular developing countries, and the impact on the development of the sector, as well as the cost impacts of the efforts to achieve the LTAG; monitoring of information from State Action Plans for international aviation CO₂ emissions reduction; and means of implementation. To this purpose, the Council will consider necessary methodologies for the monitoring of progress, and report to a future Session of the ICAO Assembly; { Implementation of LMR methodology and next steps }~~

[...]

14 bis. *Specifically requests* the Council, with technical contribution of CAEP, to undertake a study of fuel accounting systems for international aviation currently used in the open market. This study would include preliminary exploration of the so-called ‘book and claim’ concept to assess its relevancy and applicability, and taking into account relevant developments in other UN bodies, including the Article 6 of the Paris Agreement. The intent of the study would be to better understand these accounting systems and concepts and identify potential areas for further investigation. This work can help determine what, if any, role ICAO could have in supporting these systems to facilitate access to environmental benefits of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies for international aviation and ensure environmental integrity, with a view to fostering without disincentivizing the global production of such fuels, in particular in developing countries ~~undertake a study of fuel accounting systems for international aviation currently used in the open market, with a view to identifying any possible ICAO role and any necessary update of ICAO regulatory frameworks and systems, which should leverage, to the extent possible, existing methodologies and procedures under CORSIA and should also support the LMR in paragraph 9 above; {~~ Study for fuel accounting systems based on the Global Framework and Roadmap }

[...]

16 ter. [...]

- f) accelerate the development of specific aviation CO₂ emissions reduction projects (e.g. acceleration of the sustainability assessment in SAF projects) including under the Technical Cooperation Programme, which may also facilitate the project’s financial access under the ICAO Finvest Hub in sub-paragraph 18. c) below;
- g) further outreach States and other stakeholders to provide voluntary contributions of additional resources to the ICAO Voluntary Environment Fund in support of activities above under the ACT SAF programme, and *urges* States and other stakeholders to make regular and substantial contributions to the Fund; and
- h) extend the ACT-SAF programme to add support to the implementation of other emissions reduction measures (e.g. aircraft technology, operations and infrastructural measures) as an ACT-LTAG programme.

[...]

18. [...]

- b) promote and encourage States to use the ICAO sustainability criteria, 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;
- c) further operationalize the ICAO Finvest Hub to facilitate enhanced access to public and private investment capacities and funding from financial institutions, for projects contributing to the decarbonization of international aviation towards the achievement of the LTAG with a special attention to SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, in particular for developing countries and States having particular needs, including;

[...]

3) collaborating with financial institutions, such as development banks, to create pathways for the funding of projects at various stages of maturity; and

4) developing a database of funding and financing sources, together with their terms and conditions, for project developers to be able to draw on; and

5) developing a toolkit of term sheets templates (basic conditions to satisfy investors) for SAF, LCAF and other aviation cleaner energies;

d) while recognizing the urgency and importance of scaling-up the financing to aviation decarbonization measures, take urgent action for implementation of the near-term recommendations identified from the Council's consideration of possible climate finance initiatives or funding mechanisms under ICAO, to enhance the existing framework and schemes on funding and financing initiatives to further support the progress towards achieving and implementing the LTAG and the ICAO Global Framework on SAF, LCAF and other Aviation Cleaner Energies, in particular for developing countries and States having particular needs;

d)e) set up a workstream to identify financing needs and gaps and explore ways of addressing the long-term options identified from the Council's consideration of possible climate finance initiatives or funding mechanisms under ICAO¹, including the feasibility aspects, and report to the 43rd Session of the ICAO Assembly further consider possible climate finance initiatives or funding mechanisms under ICAO to support aviation decarbonization projects, in particular for developing countries and States having particular needs, including voluntary contributions of additional resources to the ICAO Environment Fund;

[...]

19 bis. Requests the Council, with the technical contribution of CAEP, to enhance the scientific understanding and address uncertainties of aviation's climate impacts, including exploring means to quantify potential climate impacts of non-CO₂ aviation emissions and technological and operational measures to address such impacts; { Climate science and CAEP work programme }

[...]

25. Requests States to:

[...]

d) undertake consider undertaking climate risk assessment to foster the inclusion of climate change adaptation measures into national climate policies and planning processes, with respect to international aviation systems and infrastructures, as appropriate; { Climate Adaptation }

— انتهى —

¹ Refer to Appendix G of A42-WP/25