



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

### تغير المناخ

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

#### الموجز التنفيذي

تتضمن هذه الورقة تقريراً عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ، بما في ذلك جدوى وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي ومبادرة الإيكاو لخطط عمل الدول بشأن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وما يتصل بها من مشروعات المساعدة وبناء القدرات. وتورد الورقة أيضا معلومات عن تعاون الإيكاو مع سائر منظمات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في مجال الطيران وتغير المناخ.

**الإجراءات:** يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- أ) تُقرّ بالتقدم الكبير الذي أحرزته المنظمة منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية بشأن جدوى تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، بما في ذلك الاستنتاجات التي توصل إليها اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح طويل الأجل (HLM-LTAG) فيما يخص هذا الموضوع؛
- ب) تُقرّ بالتقدم المحرّز في إطار مبادرة الإيكاو لخطط عمل الدول بشأن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، وتشجع الدول على مواصلة المشاركة في مبادرة الإيكاو؛
- ج) تواصل دعم المنظمة في تنسيق وتيسير ورصد الإجراءات المتخذة لخفض الانبعاثات الدولية لثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي وتقديم تقرير عن التقدم المحرّز في هذا الصدد قبل موعد انعقاد الدورة التالية للجمعية العمومية؛
- د) تدعم الدول والصناعة والمنظمات وتطلب منها المشاركة في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب من أجل وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) الذي يجب توسيع نطاقه ليشمل دعم تنفيذ التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب من أجل تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل (ACT-LTAG)؛
- هـ) تشجع الإيكاو على التعاون مع سائر منظمات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتوفّر لها المساهمات المناسبة، بما يضمن زيادة الإيكاو في كافة المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي.
- و) تنتظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة لتحديث قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بحماية البيئة.

الأهداف  
الاستراتيجية:

الآثار المالية:	سيُضطلع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة قيد الموارد المتوقّرة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية، على النحو المبين في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.
المراجع:	الوثيقة Doc 10140، "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠١٩/١٠/٤) ورقة العمل A41-WP/369، "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" الوثيقة Doc 10178، "تقرير اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل (HLM-LTAG)"

## ١- الهدف الطموح الطويل الأجل (LTAG)

١-١ استجابةً لطلب الجمعية العمومية في دورتها الأربعين والوارد في الفقرة ٩ من القرار ٤٠-١٨، بذلت الإيكاو ودولها الأعضاء والجهات المعنية الأخرى جهوداً كبيرة في استكشاف جدوى وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي. وفي مارس ٢٠٢٠، وافق المجلس على الإجراءات التي ينبغي اتباعها للاستجابة لطلب الجمعية العمومية هذا، على النحو الوارد والمبين أدناه.

- (١) جمع البيانات وتبادل المعلومات (انظر الفقرة ٢-١)؛
- (٢) التقييم الفني لسيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون مع تحليل التكاليف والاستثمارات الضرورية (انظر الفقرة ٣-١)؛
- (٣) التشاور والحوارات بين الجهات المعنية (انظر الفقرة ٤-١)؛
- (٤) إشراك ممثلين رفيعي المستوى لتسهيل اتخاذ القرار (انظر الفقرة ٥-١).

## إجراءات الإيكاو لوضع الهدف الطموح العالمي طويل الأجل وجدولها الزمني



## ٢-١ تقييم خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران

١-٢-١ كجزء من أعمال الإيكاو المتعلقة بوضع هدف عالمي طموح طويل الأجل، لا سيما بالنسبة لجمع البيانات وتبادل المعلومات عن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، انعقدت فعاليات الإيكاو بشأن عمليات التقييم في سبتمبر ٢٠٢٠ وسبتمبر ٢٠٢١. وأثناء هذه الفعاليات، قامت الدول وقادة قطاع الطيران والباحثون والمبتكرون بعرض خططهم وحلولهم وسياساتهم الطموحة من أجل خفض انبعاثات الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، بما في ذلك التدابير التي تتعلق بالتكنولوجيا والعمليات والوقود. وسبق الاجتماع الرفيع المستوى في يوليو ٢٠٢٢ (انظر الفقرة ١-٥) تقييم الإيكاو في ٢٠٢٢/٧/١٨<sup>٤</sup> للسماح بتبادل أحدث المعلومات وتمهيد الطريق للاجتماع اللاحق.

٢-٢-١ وبالإضافة إلى ذلك، أنشأت الإيكاو الموقع الإلكتروني الخاص بأدوات التتبع للإيكاو (ICAO Tracker)، حيث يجري تحديث آخر المعلومات عن مبادرات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران من ثلاثة مسارات - التكنولوجيا والعمليات والوقود، وكذلك عن مبادرات الانبعاثات الصافية الصفوية في مجال الطيران. كما تُقدّم المعلومات المتعلقة بالمشاريع الشريكة ضمن التحالف العالمي للإيكاو للطيران المستدام. والتحالف هو عبارة عن منتدى يتألف من مختلف الجهات المعنية ويهدف إلى تسهيل وضع أفكار جديدة وتسريع تنفيذ الحلول المبتكرة التي من شأنها أن تزيد من تقليل انبعاثات غازات الدفيئة من مصدرها أو على الأرض أو في السماء.

٣-٢-١ وسوف تواصل الأمانة العامة للإيكاو تسهيل رصد أحدث التكنولوجيات والابتكارات المدفوعة بالبيئة لتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، بما في ذلك من خلال التقييم المستمر للإيكاو. وكجزء من هذه العملية لرصد التقييم واستجابة لطلب مؤتمر الإيكاو الثاني للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/2) المنعقد في عام ٢٠١٧، تعترم الإيكاو عقد المؤتمر الثالث (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣، بهدف استعراض وتحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام (SAF)، بما في ذلك أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، من أجل تحديد إطار عالمي ونسبة كمية من هذه الأنواع من الوقود لتستخدم بحلول عام ٢٠٥٠ (انظر الفقرة ١-٥ بشأن استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى).

## ٣-١ سيناريوهات وتحليلات الهدف الطموح طويل الأجل (LTAG)

١-٣-١ بعد الدورة الأربعين للجمعية العمومية والطلب اللاحق للمجلس، قامت لجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بالاضطلاع بعملها الفني لدراسة جدوى وضع هدف طموح طويل الأجل، مع التركيز على إمكانية إحداث خفض فعلي في ثاني أكسيد الكربون والاستعداد لتطبيق تدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ضمن قطاع الطيران، بما في ذلك التكنولوجيات المبتكرة في صناعة الطائرات والعمليات وأنواع الوقود، بما أنه من المهم تقييم قدرات خفض ثاني أكسيد الكربون ضمن القطاع قبل النظر في الحاجة إلى أي تدابير مكملة أو النظر في نطاقها. واعتمد الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة الذي انعقد في فبراير ٢٠٢٢ بالإجماع التقرير عن جدوى وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل<sup>٦</sup>، وهو يشمل سيناريوهات خفض الانبعاثات الطويلة الأجل من خلال استخدام تدابير محددة ضمن قطاع الطيران، مع تقييم التكاليف والاستثمارات اللازمة.

<sup>٢</sup> الموقع الإلكتروني لتقييم عام ٢٠٢٠: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

<sup>٣</sup> الموقع الإلكتروني لتقييم عام ٢٠٢١: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

<sup>٤</sup> الموقع الإلكتروني لتقييم عام ٢٠٢٢: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2022/Pages/default.aspx>

<sup>٥</sup> الموقع الإلكتروني لأدوات التتبع للإيكاو: [Aviation CO2 emissions reduction initiatives - Tracker Tool \(icao.int\)](https://www.icao.int/Aviation%20CO2%20emissions%20reduction%20initiatives%20-%20Tracker%20Tool%20(icao.int))

<sup>٦</sup> تقرير عن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل للإيكاو:

<https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

كما يشمل هذا التقرير نتائج أخرى، مثل ضرورة بناء القدرات والمساعدة على تنفيذ التدابير والإبلاغ عن مدى التقدم في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل.

٢-٣-١ وفي التقرير عن وضع الهدف الطموح الطويل الأجل، وُضعت ثلاثة سيناريوهات متكاملة (IS1 وIS2 وIS3)، يمتد جدولها الزمني حتى عام ٢٠٧٠، لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بحيث تغطي مجموعة من مختلف مستويات الاستعداد وإمكانات التحقيق والطموح. وبموجب السيناريو المنخفض/الاسمي رقم ١ (IS1)، ستتخفف الانبعاثات في عام ٢٠٥٠ بنسبة ٣٩٪، مقسمة إلى ٢٠٪ تأتي من تكنولوجيات الطائرات و ٤٪ من العمليات و ١٥٪ من الوقود، مما يعني أن الانبعاثات يمكن أن تصل إلى ما يقرب من ٩٥٠ طن متري من ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠٥٠ (أي بزيادة قدرها ١,٦ ضعف عن مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لعام ٢٠١٩).

وفي السيناريو المنخفض/الاسمي رقم ٢ (IS2) الأوسط، يمكن أن تصل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى ما يقرب من ٥٠٠ طن متري في عام ٢٠٥٠ (أي بما يعادل ٠,٨ ضعفاً عن مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لعام ٢٠١٩)، مما يعني أن الانبعاثات في عام ٢٠٥٠ ستتخفف بنسبة ٦٨٪، تأتي من ٢١٪ من تكنولوجيات الطائرات و ٦٪ من العمليات، و ٤١٪ من الوقود. وفي السيناريو المنخفض/الاسمي رقم ٣ (IS3) وهو الأكثر طموحاً، يمكن أن تصل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتبقية إلى ما يقرب من ٢٠٠ طن متري في عام ٢٠٥٠ (ثلث مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠١٩)، مما يعني انخفاضاً بنسبة ٨٧٪، مقسماً إلى ٢١٪ من تكنولوجيات الطائرات و ١١٪ من العمليات و ٥٥٪ من الوقود. وتضمن التقرير بشأن وضع الهدف الطموح الطويل الأجل أيضاً تحليلات بشأن التكاليف والاستثمارات الضرورية التي ستتحملها الحكومات والجهات المعنية في الصناعة فيما يتعلق بتخفيضات الانبعاثات المتصلة بالسيناريوهات الثلاثة للهدف الطموح الطويل الأجل.

٣-٣-١ واعترافاً بمساهمات لجنة حماية البيئة القيمة في تقديم مستوى عالٍ من الجودة وعمل رفيع المستوى في غضون فترة زمنية قصيرة، وافق المجلس على استخدام التقرير عن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل باعتباره التقرير الأساسي الذي ستنظر فيه الدول والجهات المعنية، بما في ذلك في "الحوارات العالمية في مجال الطيران" (GLADs).

#### ٤-١ الحوارات العالمية في مجال الطيران بشأن الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل

١-٤-١ كجزء من العملية التشاركية بين الدول والجهات المعنية الأخرى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، نظمت الإيكاو حوارات الطيران العالمية بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل في سلسلة من خمس فعاليات إقليمية في كل من مايو ٢٠٢١<sup>٧</sup> ومارس/أبريل ٢٠٢٢<sup>٨</sup> بهدف تبادل المعلومات وإذكاء الوعي بشأن عملية وضع الهدف الطموح الطويل الأجل والتحليلات الفنية.

٢-٤-١ وعززت جلسات الحوارات الفهم العام للتقرير عن الهدف الطموح الطويل الأجل بين المشاركين. وعلى سبيل المثال، بالنسبة إلى تقييم آثار الكلفة في التقرير عن الهدف الطموح الطويل الأجل وحول الجهة التي تتكبد التكاليف، أوضحت الحوارات أن تحليل الهدف الطموح الطويل الأجل أجري على مستوى عالمي من دون تحميل التكاليف على دول بعينها، بما أن الهدف الطموح الطويل الأجل سيشكل هدفاً جماعياً لقطاع الطيران الدولي العالمي ولن يفرض التزامات على شكل أهداف لخفض الانبعاثات على دول بعينها. ومتى اتخذ قرار بشأن هدف طموح طويل الأجل، ستمساهم الدول في تحقيق الهدف الجماعي بشكل مختلف (مثلاً من خلال خطط عمل الدول).

<sup>٧</sup> الموقع الإلكتروني للحوارات العالمية في مجال الطيران لعام ٢٠٢١:

<https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

<sup>٨</sup> الموقع الإلكتروني للحوارات العالمية في مجال الطيران لعام ٢٠٢٢:

<https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

٣-٤-١ ولدعم المداولات التي جرت خلال الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل الذي انعقد في يوليو ٢٠٢٢ (انظر الفقرة ١-٥)، تبادل المشاركون في الحوارات العالمية في مجال الطيران أيضاً وجهات النظر بشأن اللينبات الأساسية للمداولات بخصوص الهدف الطموح الطويل الأجل، مثل: الفهم العلمي والسياق العام، والمساهمة المحتملة المتوقعة للتكنولوجيا والعمليات والوقود، ومستوى طموح الهدف الطموح الطويل الأجل. كما ناقش المشاركون الوسائل الممكنة للتنفيذ، والدعم إلى الدول من خلال وضع خطط العمل وخرائط الطريق، وسبل رصد التقدم المحرز. وأعرب المشاركون عن قلقهم إزاء الظروف ومستويات والاستعداد المتباينة لمختلف الدول، مع التشديد على الأهمية البارزة لتأمين وسائل التنفيذ الضرورية لتدابير خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الخاصة ضمن قطاع الطيران، لا سيما بالنسبة إلى البلدان النامية والدول التي لديها حاجات مُحدّدة.

### ٥-١ الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل

١-٥-١ انعقد اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل في الفترة من ١٩ إلى ٢٠٢٢/٧/٢٢ في مونتريال بكندا بشكل مختلط مع مشاركة حضورية وافتراضية لـ ٤٢٨ مندوباً من ١٠٤ دول أعضاء و ٥٨ مندوباً من ١٥ منظمة دولية. وبدأ الاجتماع في ١٩ يوليو بشرط فيديو مثير للإيكاو بشأن عملية تحديد الهدف الطموح الطويل الأجل<sup>٩</sup>، تلتها الكلمة الافتتاحية لرئيس مجلس الإيكاو. كما أدلى د. بيرتران بيكار، مبتكر ورئيس "مؤسسة النبضة الشمسية"، بكلمة رئيسية. وأحاط الاجتماع علماء بعرض من قبل الأمانة العامة عن السياق الراهن فيما يخص الهدف الطموح الطويل الأجل، الذي حدّد السياق والأساس العام لكافة بنود العمل على جدول أعمال الاجتماع.

٢-٥-١ انتُخب معالي الأسقف خوان إدغيل، وزير الأشغال العامة في غيانا، رئيساً للاجتماع. وانتُخت معالي السيدة عائشة ناهولا، وزيرة النقل والطيران المدني في ملديف، كنائب أول للرئيس، وانتُخت السيدة شاري تي موسيلا، الممثلة المناوئة لكينيا لدى الإيكاو، كنائب ثانٍ لرئيس الاجتماع. وتلت الجلسة الافتتاحية بيانات شفوية لممثلين رفيعي المستوى عن الدول والمنظمات الدولية<sup>١٠</sup>.

٣-٥-١ وبدءاً من ٢٠ يوليو، أجرى الاجتماع مناقشاته على أساس ورقات العمل وورقات المعلومات التي قدّمتها الأمانة العامة للإيكاو والدول والمنظمات الدولية بشأن بنود العمل المدرجة على جدول أعمال الاجتماع. ووردت ملخصات الورقات المقدّمة ووجهات النظر الأساسية التي أعرب عنها أثناء النقاشات في ملخصات المناقشات بشأن بنود جدول الأعمال ذات الصلة<sup>١١</sup>. والتقرير الكامل للاجتماع متوفّر في الوثيقة Doc 10178 الصادرة عن الإيكاو.

٤-٥-١ وضمن البند الأول على جدول الأعمال (سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والخيارات المتاحة لتحديد هدف عالمي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي)، أعربت كافة الدول والمنظمات عن أهمية اتخاذ الإجراءات اللازمة بشأن التهديد الوجودي الذي يشكّله تغير المناخ والحاجة إلى هدف عالمي طويل الأجل للطيران الدولي، مع مراعاة ظروف الدول ومستويات والاستعداد المختلفة والمرونة التي تتحلّى بها كل دولة للمساهمة في الجهود الجماعية، مع الإقرار أيضاً بوسائل التنفيذ الضرورية لهدف طموح طويل الأجل في روحية مبادرة الإيكاو لعدم ترك أي بلد وراء الركب.

٥-٥-١ وأعربت الدول والمنظمات عن تقديرها للعمل الذي قامت به الإيكاو بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، ولا سيما إعداد التقرير عن الهدف. وأقرّ بعض المندوبين بأن التقرير قد حظي بالموافقة

<sup>٩</sup> شريط فيديو للإيكاو بشأن افتتاح الاجتماع: [https://youtu.be/8fCvQ\\_Htmqo](https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo)

<sup>١٠</sup> البيانات الشفهية التي قدّمت إلى الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل متوفّرة على الرابط الإلكتروني:

<https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Statements.aspx>

<sup>١١</sup> كافة وثائق الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل متوفّرة على:

<https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Documentation.aspx>

عليه بالإجماع من قِبَل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، واعتبروا أن التقرير مكتمل وأنه ما من ضرورة للقيام بالمزيد من العمل. واتفقوا على أن التقرير ينبغي أن يكون الأساس للمناقشات بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل في الدورة المقبلة للجمعية العمومية. في المقابل، أعرب مندوبون آخرون عن قلقهم، مشيرين إلى أن عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لم يستكمل الولاية المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية للإيكافو رقم ٤٠-١٨، ولا سيما فيما يتعلق بالتأثيرات من حيث التكلفة على أقاليم بعينها وعلى البلدان النامية، وعدم شمول المساعدة المقدّمة إلى البلدان النامية للوفاء بأي هدف طموح يُتفق عليه.

٦-٥-١ وسلط بعض المندوبين الضوء على الضرورة الملحة لأن تتفق الإيكافو على هدف طموح طويل الأجل، معربين عن الحاجة إلى أن يعمل القطاع على تحقيق هدف عالمي يتمثل في انبعاثات كربونية تعادل صفراً بحلول عام ٢٠٥٠، مع إمكانية تحديد نقاط وسيطة في عامي ٢٠٣٠ و ٢٠٤٠، في ضوء أحدث فهم علمي توافقي تتوصل إليه الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) ودعماً لهدف اتفاق باريس الداعي إلى أن يقتصر ارتفاع درجات الحرارة على ١,٥ درجة مئوية. كما أقرّوا بضرورة أن يكون تنفيذ الهدف طويل الأجل كهدف عالمي طموح يتسم بالمرونة، من دون إسناد أهداف محددة لخفض الانبعاثات إلى مختلف الدول.

٧-٥-١ وأعرب مندوبون آخرون عن شكوكهم في أن تؤدي النتائج إلى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون تعادل صفراً، مشيرين إلى أن مدى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال التدابير القائمة ضمن القطاع وفقاً للسيناريوهات الواردة في تقرير الهدف الطموح الطويل الأجل لن يُمكن القطاع من بلوغ صافي انبعاثات تعادل صفراً، وأن آخر التقارير العلمية الصادرة عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) قد أقرّت بأن من الصعب على قطاع الطيران أن يتمكن من إزالة الكربون. وطلبوا من الدول المتقدمة أن تأخذ زمام المبادرة في تحقيق صافي انبعاثات تعادل صفراً، قبل الدول النامية. وكان هناك توافق عام في وجهات النظر بشأن الترابط بين مستوى الطموح في الهدف الطموح الطويل الأجل ونطاق توفير وسائل التنفيذ لتحقيق هذا الهدف (تمّت مناقشته ضمن البند الثاني على جدول الأعمال).

٨-٥-١ وأعرب المندوبون عن آرائهم بشأن الأهمية الحاسمة التي يكتسبها إنشاء وسائل عملية للتنفيذ، بما في ذلك من خلال خطط العمل الوطنية في إطار الإيكافو وتعزيز الدعم المالي ونقل التكنولوجيا وجهود بناء القدرات من أجل تحقيق أي هدف طموح طويل الأجل متفق عليه، دعماً لمبادرة الإيكافو الداعية إلى "عدم ترك أي بلد وراء الركب". وأعرب بعض المندوبين عن رأي مفاده أنه سيكون من الصعب الاتفاق على هدف طموح طويل الأجل، بسبب القلق بشأن الآثار المترتبة على البلدان النامية على وجه الخصوص، بينما أكد آخرون أن الهدف المتفق عليه سوف يفتح الفرصة لتحويل الدعم المالي الذي يحتاج إليه القطاع بشدة، كما سوف يتيح فرصاً اقتصادية للدول النامية.

٩-٥-١ وضمن البند الثاني على جدول الأعمال (وسائل تنفيذ الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل في مجال الطيران الدولي)، كان هناك تأييد عام من المندوبين لورقات العمل المقدّمة من الأمانة العامة للإيكافو. كذلك أيدّ المندوبون مبادرة الإيكافو بشأن خطط عمل الدول (انظر الفقرة ٢ أدناه)، التي تسهل قيام الدول بتنفيذ إجراءات صارمة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، بالإضافة إلى إقامة الإيكافو شراكات مع الدول والمنظمات الدولية الأخرى من أجل مشاريع المساعدة في وضع تدابير خفض ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران. كما رأى المندوبون أن بناء القدرات والتمويل وغير ذلك من المساعدات المقدمة للدول، ولا سيما للبلدان النامية، ستكون بالغة الأهمية لضمان تنفيذ أي هدف طموح طويل الأجل متفق عليه، مع الاعتراف بالظروف المتباينة لمختلف الدول والأقاليم علماً بأنه لا يوجد حل واحد يصلح لجميع الدول والجهات المعنية.

١٠-٥-١ وأيدّ بعض المندوبين أهمية أن تعمل الدول والجهات المعنية معاً من أجل إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام في العالم، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، ومصادر وتكنولوجيات الطاقة النظيفة في مجال الطيران، وذلك

من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المُستدام وإمكانية توسيعه ليشمل جوانب إضافية، باعتباره وسيلة لتوفير الدعم لتنفيذ التحقيق الجماعي لأي هدف طموح طويل الأجل متفق عليه.

١١-٥-١ وفيما يتعلق بتوفير الوصول إلى الموارد المالية، تباينت آراء المندوبين. فأعرب بعض المندوبين عن تأييده للإيكاو من أجل مواصلة تسهيل حصول الدول على التمويل والاستثمار اللازم لتنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وذلك بالاضطلاع بدور تيسيري لمطابقة حاجات التنفيذ مع التمويل الخاص أو العام. وطلب مندوبون آخرون إنشاء صندوق محدد بإدارة الإيكاو لتغطية احتياجات الدول التي قد لا يكون من الممكن تمويلها من القطاع الخاص في مجال المساعدة والتمويل، في حين أعرب مندوبون آخرون عن قلقهم من إمكانية وجود عدد كبير من المشاكل المؤسسية والقانونية المرتبطة بإنشاء صندوق الإيكاو.

١٢-٥-١ وضمن البند الثالث على جدول الأعمال (وسائل رصد التقدم المحرز والخطوات المقبلة)، أعرب مندوبون عن رأي مفاده أنه من المهم إعداد الوسائل الكفيلة برصد التقدم المحرز في تحقيق أي هدف طموح متفق عليه، بصفة منتظمة، وبما يراعي الخصوصية ويتسم بالشفافية، بالاستناد إلى مختلف الوسائل المتاحة للقيام بذلك، مثل عملية التقييم التي تجربها الإيكاو وأدوات التتبع في إطار مراقبة أحدث الابتكارات والمبادرات للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وكذلك المعلومات المستقاة من خطط العمل الوطنية وآلية الإبلاغ عن ثاني أكسيد الكربون في إطار خطة كورسيا.

١٣-٥-١ وسلط مندوبون الضوء أيضاً على ضرورة الاستمرار في توفير أنشطة بناء القدرات والمساعدات الأخرى، فضلاً عن الأدوات اللازمة لدعم إعداد وتحديث خطط العمل الوطنية، مع مراعاة الطابع الطوعي لهذه الخطط والمساهمات الفردية للدول في التحقيق الجماعي لأي هدف طموح طويل الأجل متفق عليه. كما أعرب بعض المندوبين عن الحاجة إلى إجراء مزيد من التقييم لخفض ثاني أكسيد الكربون والتأثيرات من حيث التكلفة على الطيران الدولي على مختلف أقاليم العالم وبلدانه، بما في ذلك التأثير على البلدان النامية. وشدد بعض المندوبين على أن الرصد المستمر فيما يتعلق بتوفير وسائل التنفيذ، دعماً لتحقيق أي هدف طموح طويل الأجل متفق عليه، ينبغي أن يكون جزءاً من النهج الشامل المتبع للقيام بعملية الرصد.

١٤-٥-١ وضمن البند الرابع على جدول الأعمال (الاستنتاجات والتوصيات)، بسبب الترابط الكبير بين البنود الأول والثاني والثالث من جدول الأعمال، نوقشت مسودة الاستنتاجات للبنود هذه على جدول الأعمال كمجموعة نتائج محتملة للاجتماع الرفيع المستوى، مع مراعاة ورقات العمل وورقات المعلومات المقدّمة، بالإضافة إلى وجهات النظر المُعرب عنها بشأنها. واثّر تبادل وجهات النظر من جانب المندوبين بشأن النتائج المحتملة للاجتماع، اتفق الحاضرون في الاجتماع على التوصية باستنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل<sup>١٢</sup> (انظر الوثيقة HLM-LTAG SD/4، التتقيح رقم ٢ وتقرير الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل (الوثيقة Doc 10178)) لكي يعين مجلس الإيكاو النظر فيها لعرض الاقتراح الذي تتضمنه على الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

## ٢- خطط عمل الدول والمساعدة

### ١-٢ مبادرة الإيكاو لخطط عمل الدول<sup>١٣</sup>

١-١-٢ بناءً على طلب الجمعية العمومية الوارد في القرار ٤٠-١٨، واصلت الإيكاو العمل بشكل مباشر مع الدول الأعضاء لدعم إعداد وتحديث خطط عملها، مما يسمح بتنفيذ مجموعة واسعة من تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد

<sup>١٢</sup> قدّمت الصين طلباً لتسجيل تحفظها على استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل.

<sup>١٣</sup> الموقع الإلكتروني لخطط عمل الدول التابعة للإيكاو:

الكربون وقع عليها الاختيار من ضمن سلة تدابير الإيكاو. وبحلول يوليو ٢٠٢٢، قدّمت ١٣٣ دولة عضواً، تمثّل ما يقرب ٩٨ في المائة من الحركة الجوية الدولية، طواعيةً خطط عملها إلى الإيكاو. وتظهر هذه النتائج الناجحة الاهتمام الكبير الذي تُبديه الدول الأعضاء ومشاركتها في هذه المبادرة، وكذلك التأثير الإيجابي للمساعدة وأنشطة بناء القدرات التي تقدمها الإيكاو.

٢-١-٢ وشجعت الجمعية العمومية الدول التي قدمت من قبل خطط عملها على عرض المعلومات الواردة في هذه الخطط وبناء شراكات مع الدول الأخرى من أجل مساعدة الدول التي لم يتسنّ لها بعد إعداد خطط عملها. وفي هذا الصدد عكفت الإيكاو على تيسير إقامة "شراكات الصداقة" بين الدول، بما في ذلك صياغة مشروع اتفاق تعاون يهدف إلى وضع إطار نموذجي يمكن للدول من خلاله مساعدة الدول الأخرى. وحتى الآن، تأسست تسع شراكات في إطار برنامج "الأصدقاء" لخطط عمل الدول.

٣-١-٢ وتظل خطط عمل الدول أداة أساسية تستخدمها للتواصل بشأن خططها الوطنية للعمل المناخي في مجال الطيران الدولي، بينما تعمل أيضاً كأداة مهمة للإيكاو لرصد التقدم المحرز في تحقيق الأهداف العالمية الجماعية الطموحة للدول الأعضاء. ونظراً لأن الإيكاو تعمل على دراسة جدوى وضع هدف طموح طويل الأجل منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية (انظر الفقرة ١ أعلاه)، قامت عدة دول مؤخراً بوضع استراتيجيات وخطط أكثر واقعية وطويلة الأجل للحد من انبعاثات الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، مع استخدام التكنولوجيات والعمليات المبتكرة الجديدة وأنواع وقود الطيران المستدام.

٤-١-٢ ولتسهيل المساهمات الطوعية من جانب الدول من أجل تحقيق أهداف الإيكاو الطموحة العالمية الجماعية، ينبغي أن تركز خطط عمل الدول المحدثة أو الجديدة في المستقبل على أحدث الحلول المبتكرة المتاحة، كما ينبغي أن تمكن الدول من الاستفادة من مصادر التمويل المحتملة. وبدعم من الدول، تهدف الأمانة العامة إلى تحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 - "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدولة فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون"، لضمان أن تصبح خطط عمل الدول أكثر قوة وأن تشتمل على المزيد من المعلومات الكمية وأكثر تطلعاً إلى المستقبل، مع كونها أداة فعالة لتسهيل التمويل الأخضر من خلال عرض الفوائد البيئية المحددة كميًا لخطط العمل.

## ٢-٢ المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي

١-٢-٢ تمثّل المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي في مبادرة بيئية ناجحة مؤلها الاتحاد الأوروبي ونفذتها الإيكاو في الفترة من ٢٠١٤ إلى ٢٠١٩ لمساعدة ١٤ دولة في أفريقيا ومنطقة الكاريبي في إعداد وتنفيذ خطط عمل وطنية لها وإنشاء نُظُم لرصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. وقد قامت جميع الدول المستفيدة وعددها ١٤ دولة بإعداد وتقديم خطط عمل كميّة وتشكيل فرق لخطط العمل الوطنية بالتعاون مع الجهات المختصة للإشراف على أعمال التنفيذ. وتم تثبيت "نظام البيئة في مجال الطيران" (AES) في كل دولة كأداة لرصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وأقيمت مشاريع تجريبية لتوفير الطاقة الشمسية عند بوابات المطارات، كما أُجريت دراسات جدوى بخصوص إنتاج وقود الطيران المستدام (SAF).

٢-٢-٢ وبناءً على هذه الشراكة الناجحة، تم إطلاق المرحلة الثانية من مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي حتى تقوم الإيكاو بمساعدة ١٠ دول مستفيدة إضافية في أفريقيا لوضع خطط عملها خلال فترة تنفيذ تتراوح بين ٢٠٢٠ و٢٠٢٣. وكجزء من المرحلة الثانية للمشروع، وُضعت بالفعل جميع خطط العمل ونُظمت سلسلة من المبادرات بحلول يونيو ٢٠٢٢، مثل عقد جلسة إعلامية بمشاركة المديرين العامين للطيران المدني في الدول المستفيدة وتدوة الابتكار مع التركيز على تسهيل إنتاج ونشر وقود الطيران المستدام (SAF).

### ٣- التعاون مع الهيئات الأخرى

١-٣ واصلت الإيكاو تعاونها مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى المشاركة في رسم السياسات بشأن تغير المناخ، لا سيما مع الجهات المسؤولة عن "اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ" (UNFCCC). وفي حين لا تدخل الانبعاثات الناجمة عن كل من قطاع الطيران والقطاع البحري الدوليين ضمن المساهمات المقررة وطنياً (NDCs) بموجب "اتفاق باريس" في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية، إلا أن الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية (IMO) تتناولان هذه الانبعاثات بشكل منفصل لاستكمال تحقيق أهداف اتفاق باريس. وفي هذا الصدد، قدمت الإيكاو بانتظام بيانات وتقارير مكتوبة، ونظمت وشاركت في الاجتماعات والفعاليات الجانبية على هامش مؤتمرات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ<sup>١٤</sup> بهدف الحفاظ على الدور الريادي للإيكاو في جميع المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٢-٣ وتجدر الإشارة إلى أن "ميثاق غلاسكو بشأن المناخ"، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف السادس والعشرون (COP26) في نوفمبر ٢٠٢١ "يُعيد التأكيد على الهدف العالمي الطويل الأجل الذي يقضي بحصر زيادة متوسط درجة الحرارة العالمية عند ١,٥ درجة مئوية فوق مستويات ما قبل العصر الصناعي، مقررًا بذلك بأن هذا سيسمح بخفض مخاطر تغير المناخ وآثاره بشكل كبير"<sup>١٥</sup>. كما يُقر ميثاق غلاسكو لتغير المناخ "بأن آثار تغير المناخ ستكون أدنى بكثير مع زيادة درجة حرارة قدرها ١,٥ درجة مئوية مقارنة مع زيادة درجتين، ويقضي بمواصلة بذل الجهود من أجل حصر زيادة درجة الحرارة في ١,٥ درجة مئوية"<sup>١٦</sup>.

٣-٣ وواصلت الإيكاو أيضاً مواكبة التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بما في ذلك المنظمة البحرية الدولية واللجنة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) ومنظمة الصحة العالمية (WHO) وفريق الأمم المتحدة لإدارة البيئة (EMG). وبفضل أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو، تؤدي الأمانة العامة دوراً رئيسياً من خلال دعمها المستمر لمنظمات الأمم المتحدة الأخرى لتقدير حصة السفر الجوي من قوائم جردها من غازات الدفيئة كجزء من استراتيجية إدارة الاستدامة في منظومة الأمم المتحدة.

٤-٣ وبمناسبة "اليوم الدولي للطيران المدني"، في ٧/١٢/٢٠٢٠، رحّب الأمين العام للأمم المتحدة بالتزام أوساط الطيران بتخفيض الانبعاثات إلى المستوى الصفري الصافي، وحثّ القطاع برمته على تحقيق هذا الهدف بحلول عام ٢٠٥٠. علاوة على ذلك، وبمناسبة اليوم الدولي للطيران المدني في ٧/١٢/٢٠٢١<sup>١٧</sup>، أوضح الأمين العام للأمم المتحدة أن التزامات قطاع الطيران في الوقت الراهن في مجال المناخ لا تتماشى مع هدف الإبقاء على درجة الحرارة عند ١,٥ درجة مئوية، وأنه يجب أن يحظى اعتماد مجموعة جديدة من الأهداف الطموحة لبلوغ المستوى الصفري في صافي الانبعاثات بحلول ٢٠٥٠، إلى جانب الأهداف الوسيطة وخطط التنفيذ الموثوقة، بأولوية عاجلة في الدورة المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو.

— انتهى —

<sup>١٤</sup> أنشطة التوعية التي قامت بها الإيكاو في المؤتمر ٢٦ للأطراف لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (نوفمبر ٢٠٢١):

<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/cop26.aspx>

<sup>١٥</sup> الفقرة الخامسة عشرة من اتفاق غلاسكو لتغير المناخ: [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26\\_auv\\_2f\\_cover\\_decision.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf)

<sup>١٦</sup> الفقرة السادسة عشرة من اتفاق غلاسكو لتغير المناخ: [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26\\_auv\\_2f\\_cover\\_decision.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf)

<sup>١٧</sup> <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

<sup>١٨</sup> <https://www.un.org/press/en/2021/sghsm21060.doc.htm>