



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ١٧ من جدول الأعمال

ترد فيما يلي المواد المرفقة المتعلقة بالبند ١٧ من جدول الأعمال
لكي تنتظر فيها اللجنة التنفيذية.

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

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثانية والثالثة، في موضوع حماية البيئة استنادا إلى التقارير المقدّمة إليها من المجلس حول التقدّم الذي أحرزته أنشطة المنظمة بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ (ورقة العمل WP/368)، ونظرت في مقترحات المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨ - "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيّر المناخ" (ورقة العمل WP/369). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ٤٦ ورقة عمل، وهي: 167 التفقيح رقم ١ و 169 و 172 و 173 و 206 و 210 و 280 و 351 و 362 و 413 و 415 و 428 و 431 و 432 و 434 و 435 و 436 و 438 و 439 و 440 و 466 التفقيح رقم ١ و 469 و 470 و 471 و 472 و 473 و 474 و 475 و 476 و 477 و 486 و 489 و 490 و 495 التفقيح رقم ١ و 502 و 503 و 504 و 509 و 510 و 514 و 515 و 516 و 545 و 568 و 581 و 594.

١٧-٢ وفي الوثيقة WP/368، أفاد المجلس عما أحرزته أنشطة الإيكاو من تقدّم بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ منذ انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية، بما في ذلك التقدّم المحرز بشأن تحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل من أجل الطيران الدولي، وعن برنامج الإيكاو الخاص بخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، إلى جانب ما يتصل بذلك من مشاريع المساعدة وبناء القدرات. كما أفادت الورقة عن تعاون الإيكاو مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية في مجال الطيران وتغيّر المناخ. وقدّمت الأمانة العامة أيضا عرضا موجزا لما أنجزته الإيكاو من عمل بشأن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل مشروع (LTAG) منذ انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية.

١٧-٣ وقد أقرّت اللجنة بالتقدّم الكبير المحرز الذي أحرزته المنظمة منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية بشأن جدوى تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل، كما أقرّت بالتقدّم المحرز في إطار برنامج الإيكاو الخاص بخطط عمل الدول لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وشجعت الدول على مواصلة المشاركة في هذا البرنامج. وقد أيدت اللجنة أيضا استمرار الإيكاو في الاضطلاع بدور تنسيقي وتسهيل ورصد الإجراءات الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، وشجعت الإيكاو كذلك على التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية ولمدادها بالمدخلات ذات الصلة بما يكفل للإيكاو الريادة في جميع المسائل المتصلة بالطيران المدني الدولي.

١٧-٤ وفي الوثيقة WP/369، اقترح المجلس تنقيح القرار ٤٠-١٨ في ضوء التطوّرات التي استجّدت منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية، لا سيما ما خلص إليه الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي (HLM-LTAG، المرجع: الوثيقة Doc 10178 الصادرة عن الإيكاو). وأقرّت اللجنة بالتوضيحات المتعلقة بالتنقيحات المقترحة للقرار ٤٠-١٨، لا سيما فقرات الديباجة التي تعكس أحدث المعلومات المستقاة من عمليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ فيما يتعلق بميثاق غلاسكو للمناخ، فضلا عن الاعتراف بضرورة قيام الإيكاو، في الوقت المناسب وحسب الاقتضاء، بتحديث وإعداد القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة بالبيئة في الوقت المناسب.

١٧-٥ وفي الوثيقة WP/469، أعربت الصين عن آراء مفادها أنه ينبغي الاعتراف بمبادئ المساواة والمسؤوليات المشتركة ولكن متباينة وقدرات كل دولة، وانتهاج هذه المبادئ في بناء نظم إدارة عادلة ومنطقية في مجال الطيران الدولي وتغيّر المناخ. وأعربت الورقة أيضا عن قلق من أن يؤدي النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ والهدف الطموح الطويل الأجل لخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ إلى تشوهات تمييزية في السوق لا تصب في مصلحة البلدان النامية،

تقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال

الأمر الذي ينبغي معالجته فوراً بإنشاء آلية مساعدة للبلدان النامية. ورداً على الاقتراح الداعي بأن المساهمات المحددة وطنياً هي السبيل لمعالجة مسائل الطيران الدولي وتغيُّر المناخ، فقد أوضح أنه لا يمكن النظر في مثل هذا الاقتراح، نظراً لأن الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي تعالجها الإيكاو، وهي ليست جزءاً من المساهمات المحددة وطنياً في اتفاق باريس، وأن الإيكاو لا يمكنها اتخاذ قرار باسم الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيُّر المناخ.

١٧-٦ وفي الوثيقة WP/470، قَدِّمَت الصين آراء مفادها أن على البلدان المتقدمة التزاماً دولياً بأن تُقدِّمَ إلى البلدان النامية المساعدة المالية والفنية والمساعدة في مجال بناء القدرات، الأمر الذي من شأنه أن يحدد مدى النجاح أو الفشل في معالجة مسائل الطيران الدولي وتغيُّر المناخ. كما اقترحت الدولة إنشاء آلية للمساعدة، مع خطة ترتيبات واضحة ومحددة وقابلة للتقييم تستند إلى احتياجات البلدان النامية.

١٧-٧ وفي الوثيقة WP/473، أعربت الجمهورية الدومينيكية عن آراء بشأن إنشاء آلية متكاملة يمكن أن تساعد أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية على تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وبشأن تشجيع الشراكات والسياسات للمساعدة على تحقيق التحوُّل إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدام، فضلاً عن تعزيز اتخاذ إجراءات ملموسة لتهيئة الفرصة للدول الأعضاء في الإيكاو للحصول على التمويل ونقل التكنولوجيا.

١٧-٨ وفي الوثيقة WP/434، قَدِّمَت الهند آراء مفادها أنه يجب أن يكون هدف الإيكاو الطموح الطويل الأجل متسقاً مع المبادئ العالمية للحياد الكربوني فيما يتعلق بالعمل على بناء الالتزام بخفض "صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر على نطاق العالم بما يناسب الإطار الزمني الخاص بكل دولة". وفي إطار الهدف الطموح الطويل الأجل أيضاً، أبرزت الدولة أنه ينبغي أن تكون آليات المساعدة أمراً ذا أولوية فيما يتعلق بتزويد البلدان النامية بما يكفي من الوسائل التقنية والتمويل وبناء القدرات من أجل تعزيز الجهود التي تبذلها البلدان النامية للتصدي لأزمة تغيُّر المناخ في شقها المتعلق بالطيران الدولي. وأعربت الدولة أيضاً عن آراء مفادها أنه لا ينبغي أن يؤدي الهدف الطموح الطويل الأجل إلى خَلْقِ حواجز غير تعريفية أمام نمو الطرق الجوية الدولية.

١٧-٩ وفي الوثيقة WP/431، أبرزت اليابان أهمية تعزيز مبادرات حفظ الطاقة والطاقة المتجددة من أجل خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في قطاع المطارات، وأعربت عن رأي مفاده أن الدورات المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو يمكن أن تهيئ فرصاً لتبادل المعلومات عن مبادرات خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر من المطارات في كل دولة.

١٧-١٠ وفي الوثيقة WP/489، أبرزت اليابان ضرورة خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران الدولي وفاء بتحقيق هدف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليه في اتفاق باريس، ومكافحة تغيُّر المناخ الذي لا رجعة فيه، وشجعت على تقاسم أفضل الممارسات لدى كل دولة، بما في ذلك جهود اليابان، وذلك من خلال برامج الإيكاو مثل برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF) بمشاركة نشطة من الدول فيه.

١٧-١١ وفي الوثيقة WP/568، أبرزت نيوزيلندا أنه لا يمكن الإبطاء في اتخاذ القرارات المتعلقة بالعمل المناخي، وأنه ينبغي للدول أن تسعى جاهدة إلى تحديد هدف طموح طويل الأجل يكون مدعوماً بانتقال عادل يتماشى مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

١٢-١٧ وفي الوثيقة WP/173، أعربت قطر عن آراء من أجل مجلس الإيكاو لطيران المدني الدولي والمؤتمر الثالث المعني بالطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) للاتفاق على خريطة طريق عالمية لاستخدام أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا (أنواع وقود الطيران المستدام ووقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة). كما دعت الدولة الدول الأعضاء في الإيكاو إلى اعتماد مختلف المبادئ التي تدعم استخدام أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا.

١٣-١٧ وفي الوثيقة WP/169، أعرب الاتحاد الروسي عن آراء مفادها أن السيناريوهات المتكاملة بشأن الهدف الطموح العالمي طويل الأجل لا تبدو واقعية، واقترح مواصلة دراسة جدوى تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل، وذلك بغرض وضع سيناريوهات أكثر موضوعية لتحقيق خفض حقيقي في كميات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي، وتحديد المصادر المحتملة لتمويل الأنشطة المتوقعة على الصعيد العالمي. كما اقترحت الدولة إنشاء خدمة طيران دولية موزعة لمكافحة حرائق الغابات التي تتدلع طبيعياً وغيرها من الكوارث الطبيعية تحت رعاية الأمم المتحدة.

١٤-١٧ وفي الوثيقة WP/172، اقترح الاتحاد الروسي إجراء تقييم كمي للمساهمة المحتملة للخدمة الجوية الدولية الموزعة لمكافحة حرائق الغابات في خفض انبعاثات غازات الدفيئة كأحد عناصر الهدف الطموح العالمي طويل الأجل، فضلا عن مواصلة العمل في إطار حوار الإيكاو بشأن استخدام الطيران في مكافحة حرائق الغابات (I4F)، وإعداد تقرير إلى الدورة ٤٢ للجمعية العمومية للإيكاو. وقد تم توضيح أن جلسة هذا الحوار التي عقدت في نوفمبر ٢٠٢١ كان بمثابة منصة لتبادل أفضل الممارسات والمبادرات وتعزيز التعاون الدولي الممكن بشأن استخدام الطيران في مكافحة حرائق الغابات. وسوف تشارك الإيكاو من خلال فريق غير رسمي من مختلف الجهات المعنية مع المنظمات الأخرى المعنية بالأمر لتسهيل التعاون الدولي الممكن، مع تحديد جهات التنسيق على نطاق الدول الأعضاء في الإيكاو.

١٥-١٧ وأعربت الوثيقة WP/471، التي قدّمتها سنغافورة وشارك في رعايتها كل من بابوا غينيا الجديدة وبالاو وتايلاند والجمهورية الدومينيكية وجنوب أفريقيا وساموا وفيجي وكينيا ونيوزيلندا، عن آراء تدعو إلى اتباع نهج شامل يستوعب مختلف الظروف والقدرات والاحتياجات الخاصة بكل دولة فيما يتعلق بالتدابير المتخذة لخفض الانبعاثات، حسب الاقتضاء، تسهيلات للجهود العالمية الجماعية الرامية إلى تحديد هدف طموح طويل الأجل. واقترحت الدولة أيضا أن تضع الإيكاو برنامجا شاملا ومتكاملا ويتسم بالمرونة من أجل المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار الهدف الطموح الطويل الأجل كبرنامج عالمي موحد (ACT-LTAG) إلى جانب برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، فضلا عن اتباع نهج منظم إزاء وضع خطة عمل الدولة وتقييم الاحتياجات وتبليتها، فضلا عن تسهيل الحصول على التمويل.

١٦-١٧ وأعربت الوثيقة WP/428، التي قدّمتها الولايات المتحدة وشارك في رعايتها الجمهورية الدومينيكية، عن تأييدها لإنشاء هدف طموح جماعي طويل الأجل ممثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك دعما لهدف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليه في اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل ستحدد بناء على الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة في الإطار الزمني الخاص بها. كما اقترحت الدولة تشجيع الدول الأعضاء على زيادة التعاون من أجل خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران الدولي، وطلبت إعداد مبادرة مالية لدعم الدول من أجل المساهمة في تحقيق هذا البرنامج.

١٧-١٧ وفي الوثيقة WP/432، أعربت الولايات المتحدة عن آراء بشأن أهمية تأكيد التزام ومصادقية برامج الإيكاو المناخية، لا سيما خطة كورسيا، ودعت الجمعية العمومية إلى الاعتراف بدور خطة كورسيا في التمكين من نشر استخدام وقود الطيران

المستدام في جميع أنحاء العالم، موضحة الصلة المحتملة بين نظام الرصد والإبلاغ والتحقق بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في إطار خطة كورسيا وضرورة تتبع/رصد استخدام وقود الطيران المستدام.

١٧-١٨ وفي الوثيقة WP/438، أعربت الدول الأربع وخمسون^١ الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)، عن آراء بشأن استكشاف مدى إتاحة الدعم المالي ونقل التكنولوجيا، فضلا عن إنشاء آلية صندوق تمويل لدعم الدول النامية، لا سيما الدول الأفريقية، بشأن أي اتفاق على هدف طموح طويل الأجل. كما أعربت الدول عن آراء بشأن تنفيذ أي هدف طموح طويل الأجل يتفق عليه دون أن يشكل ذلك عائقا أمام نمو الدول النامية، لا سيما قطاع الطيران الأفريقي، فضلا عن الحاجة إلى مواءمة المصطلحات وتعريف المصطلحات، ومراعاة الظروف والقدرات الخاصة بالدول النامية، وطبيعة الهدف الطموح الطويل الأجل المتفق عليه التي ينبغي أن تحظى بالاحترام الكامل في إطار أي تشريعات وطنية أو إقليمية أو دولية أو أي صكوك أخرى مماثلة.

١٧-١٩ وفي الوثيقة WP/486، عرضت الأرجنتين، بدعم من دولتين عضوين في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC): بيرو وكوستاريكا، التقدم الذي أحرزته جمهورية الأرجنتين في مجال حماية البيئة، لا سيما تحليل قياسات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن استخدام مركبات الخدمات الأرضية في المطارات. كما اقترح في الورقة مواصلة بناء قدرات الدول، لا سيما الدول النامية، كي تتمكن من إجراء قياسات لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مطاراتها.

١٧-٢٠ وأعربت الوثيقة WP/495 التنتيخ رقم ١، المقدمّة من تركيا وجمهورية كوريا ورواندا وسويسرا وكندا وكينيا والمكسيك والمملكة المتحدة والنرويج والولايات المتحدة واليابان والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٢ وشارك في رعايتها كل من أذربيجان وأرمينيا وألبانيا وأوكرانيا وآيسلندا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود وجمهورية مولدوفا وجورجيا وسان مارينو وصربيا ومقدونيا الشمالية وموناكو، عن دعم دول الإيكاو من أجل العمل معا على السعي إلى تحقيق هدف جماعي طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي يتمثل في خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك دعما لهدف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليه في اتفاق باريس، فضلا عن أهمية بناء القدرات وإتاحة قنوات التمويل لمساعدة جميع دول الإيكاو على تحقيق طموح طويل الأجل في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك استكشاف آليات الدعم الممكنة لمطابقة المستثمرين مع احتياجات الاستثمار.

١٧-٢١ وفي الوثيقة WP/474، ناقشت شيلي، بدعم من إكوادور وبيرو والجمهورية الدومينيكية وكوستاريكا، ضرورة أن تدعم الإيكاو الدول من أجل بناء المهارات والأدوات اللازمة لتنفيذ التدابير التشغيلية الرامية إلى دعم تنفيذ هدف طموح طويل الأجل. واقترح في الورقة وضع عناصر تكنولوجية ذات متطلبات تدريبية ملائمة لتحليل البيانات المجمعة عن الانخفاضات في الانبعاثات الناجمة عن التدابير التشغيلية، وليلاء الأولوية للتدابير ذات الفائدة البيئية الأكبر، ودعم الدول النامية على تنفيذها.

١٧-٢٢ وفي الوثيقة WP/206، قدمت دول هيئة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، بدعم من الأرجنتين وأوروغواي وباراغواي وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والجمهورية

^١ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

^٢ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، تشيكيا، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

الدومينيكية وشيلي وكوبا، وجهات النظر بشأن إطار عالمي شامل للسياسات والممارسات الموصى بها بشأن وقود الطيران المستدام، وذلك بهدف أن تتمكن الدول الأعضاء من وضع إطار تنظيمي وخطة تنفيذ على سبيل الأولوية في إطار السعي من أجل تحقيق الأهداف البيئية المتعلقة بالهدف الطموح الطويل الأجل. واقترح في الورقة أيضا توفير الموارد الفنية والاقتصادية لتمويل خطط الدولة وبرامجها من أجل نقل التكنولوجيا بفعالية يتحقق بها التحول إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدام.

٢٣-١٧ وفي الوثيقة WP/435، أعربت تشيكيا، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٣، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، عن آراء بشأن أهمية وسائل التنفيذ وبذل الجهود في مجال بناء القدرات من أجل مساعدة جميع دول الإيكاو على تحقيق هدف طموح طويل الأجل، بما في ذلك تقديم مساهمات طوعية إلى الإيكاو ودعم مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما اقترحت في الورقة مبادرة شاملة لتمويل العمل المناخ من أجل دعم جميع الدول، لا سيما أقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، للحصول على تمويل من القطاعين الخاص والعام لدعم جهودها الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠.

٢٤-١٧ وفي الوثيقة WP/436، أعربت تشيكيا، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، عن تأييدها للطموحات المتعلقة بالهدف الطموح طويل الأجل لخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر في مجال الطيران الدولي بحلول عام ٢٠٥٠، وذلك تمشيا مع أهداف الحد من الاحترار العالمي المنصوص عليها في اتفاق باريس، مع تحديد نقاط الطريق للفترة ٢٠٣٠ - ٢٠٤٠، والشروع في عملية ترمي إلى إنشاء وسائل للرصد والإبلاغ بشأن التقدم المحرز من أجل تحقيق هدف طموح طويل الأجل والتحقق منه، مع ملاحظة طابعه الجماعي الذي لا ينسب التزامات أو تعهدات محددة إلى الدول بصورة فردية. كما سلطت الورقة الضوء على الدور الرئيسي لأنواع وقود الطيران المستدام في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وعلى أن يضع المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) إطارا عالميا لنشره بطريقة مستدامة.

٢٥-١٧ وفي الوثيقة WP/413، أعرب التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) عن تأييده لهدف خفض صافي الانبعاثات إلى الصفر، إلى جانب النظر في وضع علامة بارزة مؤقتة، وتكنولوجيات جديدة، وتدابير تطبق خارج القطاع. وفيما يتعلق بالكيفية التي ينبغي بها ألا يمنع تحديد هدف طموح طويل الأجل الدول من اتخاذ إجراءات وطنية أو إقليمية لتحقيق المزيد من الطموح، وقد أوضح أن دور الإيكاو هو من أجل التنسيق العالمي، وأن هذا الدور أتاح وضع إطار للمناقشات حول تحديد هدف طموح طويل الأجل من أجل تبني وجهة نظر عالمية، مع مراعاة الظروف الوطنية والإقليمية المختلفة - وليس العكس.

٢٦-١٧ وفي الوثيقة WP/167، التفتيح رقم ١، اقترح المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) إطارا تنظيميا شاملا يستفيد من خريطة الطريق التقنية الموضوعية في إطار الجهود المبذولة لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، واستعراض القواعد والتوصيات الدولية القائمة، والنظر في أوجه الاعتماد المتبادل، وتحليل الثغرات لفهم التعديلات اللازمة لتمكين التكنولوجيات والممارسات التشغيلية الجديدة.

٢٧-١٧ وفي الوثيقة WP/472، أعرب الشركاء الدوليون لتطوير الطيران والابتكار والاستدامة (iPADIS) عن آراء تدعو إلى إيلاء أولوية أكبر من أجل تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشر استخدامها، وتنسيق السياسات العامة المتعلقة بوقود

^٣ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

الطيران المستدام، والتعاون في توعية الحكومات والمجتمعات بفوائد وقود الطيران المستدام. كما اقترح في الورقة على الإيكاو تعزيز التعاون من أجل تسهيل بناء القدرات وإتاحة التمويل ونقل التكنولوجيا لتمكين الدول من تطوير صناعتها في مجال وقود الطيران المستدام.

١٧-٢٨ وفي الوثيقة WP/415، أعرب الاتحاد الدولي لعمال النقل عن آراء بشأن تعزيز الاستدامة طويلة الأجل وجهود خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر من صناعة الطيران العالمية من خلال جعل مفاهيم "الانتقال العادل" و"التحول المنصف" و"الاستدامة الاجتماعية" مفاهيم متكاملة. وفيما يتعلق بالاقتراح بشأن فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل التي أطلقت مؤخرًا، وبأن تنظر الإيكاو في إنشاء هيئة مماثلة لها في صناعة الطيران العالمية، فقد أوضح أنه قد يكون ذلك تكرارًا لعمليات ومنصات الإيكاو القائمة، مثل مبادرة خطط عمل الدولة وعملية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التي تدعم بالفعل التنمية المستدامة للطيران بمشاركة وثيقة من الجهات المعنية.

١٧-٢٩ وفي الوثيقة WP/210، سلط المجلس الدولي للمطارات، برعاية من سنغافورة، الضوء على جهود المطارات والتحديات التي تواجهها في مجال خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر، وأعرب عن آراء لدعم جهود المطارات من أجل وضع وتنفيذ خرائط الطريق الخاصة بها التي ترمي إلى خفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر، وزيادة التعاون فيما بين الجهات المعنية والإجراءات الرامية إلى تسهيل إتاحة الطاقة المتجددة والتمويل وبناء القدرات.

١٧-٣٠ وفي الوثيقة WP/466، سلط التفتيح رقم ١، الصادر عن المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي (ATAG)، الضوء على التقدم الذي أحرزه القطاع في مجال العمل المناخي، والهدف طويل الأجل لدى قطاع الصناعة المتمثل في الوصول إلى خفض صافي انبعاثات الكربون من الطيران المدني العالمي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠. وأعرب عن تأييده لاعتماد هدف الإيكاو الطموح طويل الأجل على نطاق القطاع مشيا مع هدف اتفاق باريس المتمثل في العمل على الحد من الاحترار العالمي إلى ١,٥ درجة مئوية مع اتخاذ الدول إجراءات في حدود القدرات الخاصة بها، وبمساعدة من الإيكاو ودول أخرى في مجال بناء القدرات ونقل التكنولوجيا والتمويل. كما أعربت الورقة عن آراء من أجل مجلس الإيكاو لوضع برنامج عمل لتحديد وسائل تنفيذ الهدف الطموح طويل الأجل.

١٧-٣١ وأحاطت اللجنة علماً بورقات المعلومات التالية: WP/280 من البرازيل؛ و WP/503 من الصين؛ و WP/594 من نيوزيلندا؛ و WP/509 و WP/510 من المملكة العربية السعودية؛ و WP/581 من سيشيل؛ و WP/515 و WP/616 من تشيكيا، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)؛ و WP/514 من فرنسا وهولندا؛ و WP/502 من المجلس الدولي للمطارات (ACI)؛ و WP/351 من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)؛ و WP/475 من اتحاد النقل الجوي (أياتا)؛ و WP/440 من المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)؛ و WP/362 من التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)؛ و WP/439 من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)؛ و WP/490 من برنامج الأغذية العالمي؛ والورقات WP/476 و WP/477 و WP/545 من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي (ATAG)؛ و WP/504 من أمانة منتدى النقل الدولي والنرويج.

٣٢-١٧ وتقدّمت الصين شفويًا ببعض التعديلات على مشروع القرار، كما طلبت إرفاقها بالتقرير. وترد هذه التعديلات، التي لم تحظ بتأييد اللجنة، في الضميمة الملحقة بهذا التقرير.

٣٣-١٧ وأقرّت اللجنة بأن عددا من ورقات العمل يؤيد ويطلب إجراءات لتطوير ونشر وقود الطيران المستدام وغيره من مصادر الطاقة النظيفة وتكنولوجيات الطيران على الصعيد العالمي. وفي هذا الصدد، طلبت إلى الدول وقطاع الصناعة والمنظمات المشاركة في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF).

٣٤-١٧ وفيما يتعلق بمستوى طموح الهدف الطموح الطويل الأجل، فقد لاحظت اللجنة أن مختلف ورقات العمل قد أعربت عن مطالبات بمستويات مختلفة لطموح الهدف الطموح الطويل الأجل يتراوح بين تأييد تحديد هدف طموح طويل الأجل بشأن خفض صافي الانبعاثات في مجال الطيران الدولي إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ مع تحديد نقاط مرحلية وسيطة، وبين وجهات نظر متوافقة بشكل عام مع استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي. وشدد على ضرورة احترام الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول الأعضاء، التي ستحدّد بناء عليها قدرة كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل في الإطار الزمني الخاص بكل دولة، كما أعرب عن قلق بشأن الحاجة إلى إجراء مزيد من الدراسات بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل.

٣٥-١٧ وفيما يتعلق بوسائل التنفيذ، بما في ذلك الحاجة إلى التمويل والاستثمارات، طلبت بعض الدول وضع مبادرة مالية لدعم الدول من أجل المساهمة في تحقيق هذا الهدف الطموح الطويل الأجل، مع قيام الإيكاو بتحديد وتسهيل الوصول إلى مختلف خيارات التمويل لتتناسب مع احتياجات التنفيذ لدى الدول. وأعربت دول أخرى عن آراء مفادها أن من واجب الدول المتقدمة تقديم المساعدة المالية إلى الدول النامية، بما في ذلك من خلال آلية للتمويل تديرها الإيكاو.

٣٦-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بمشروع نص قرار الجمعية العمومية الذي اقترحه مجلس الإيكاو في الوثيقة WP/369، وتحديد الفقرتين ٧ و٨ من منطوق مشروع القرار المتعلقين بالهدف الطموح الطويل الأجل المتمثل في خفض الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، مع مراعاة الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، إلى جانب مزيد من التفصيل والاعتراف بالكيفية التي ستسهم بها كل دولة في تحقيق الهدف الطموح العالمي طويل الأجل في الإطار الزمني الوطني الخاص بها، ولكن دون إسناد أي تكليف أو التزامات محددة إلى الدول بصورة فردية. وأحاطت اللجنة علماً أيضاً بأن الفقرات ١٧ وما يليها من منطوق القرار، بشأن وسائل التنفيذ التي تتناسب مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، هي تعبير عن استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الجدوى من وضع هدف طموح عالمي طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، التي تمثل مجموعة من الحلول التوافقية المتوازنة توازناً دقيقاً مع الإجراءات التي سيتخذها مجلس الإيكاو في المستقبل.

٣٧-١٧ وبالنظر في قرار الجمعية العمومية المنقح ٤٠-١٨، أعربت أغلبية من الدول عن دعمها الساقط لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح الوارد في المرفق بالوثيقة WP/369 دون أي تغيير آخر، في حين لاحظت اللجنة الشواغل التي أعرب عنها عدد قليل من الدول.

٣٨-١٧ واتفقت اللجنة على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

قرار الجمعية العمومية ١/١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير 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 تغيير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جد يد 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 ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيير المناخ وأثاره"؛

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

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون، ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي؛

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

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير 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 اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ 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 الإيكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغيير 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 سيخفض بقدر كبير مخاطر تغيير المناخ وأثاره؛

ولما كان ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمده 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 اعتمدهت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدهت من جديد في دوراتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين في الأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ على التوالي؛

ولما كانت تدرك العمل الكبير الذي اضطلعت به الإيكاو لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفي درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

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

وتسلّم بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييماً لجدوى التقنية لمختلف سيناريوهات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛

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

وتؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، وتلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول إلى صافي انبعاثات كربون صفرية بحلول عام ٢٠٥٠؛

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

وتقر أيضا بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وتسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية واتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في أي منهما؛

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 ولمكانية تطوير وضع القواعد القياسية 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؛

وإذ تقر باعتماد قاعدة قياسية 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؛

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

وإذ تسلّم 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؛

وترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBs) الذي استكمل 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، وتعترف بالدور الهام للمطارات في توزيع مصادر مبتكرة جديدة للطاقة على النقل الجوي؛

وتشير إلى أن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدام، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابق على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وتشير أيضاً إلى أن المؤتمر الأول للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، 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 محدّدة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقر بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران سهل الإحلال تم إثباتها، وأن هذه الأنواع من الوقود سيكون لها أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠، ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلّم 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 بتطوير أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

وتسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتقر بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

وتسلّم 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"؛

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 قراري الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-٤١، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

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

وترحب بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٢، قامت طوعاً ١٣٣ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

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

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

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

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بإطلاق "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام" لدعم تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام، بما في ذلك إبرام شراكات فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمثيلاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"،

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

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

وتسلم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيف؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤١/٠٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤١/٠٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ للجمعية العمومية، ويشكّل البيان الموحد 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 للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة حسب الحاجة تتضمن حلولاً فنية وتدبير 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 محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- تقرر أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال 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، تحسب 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 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 ابتداءً 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 الطموح العالمي الطويل الأجل في الفقرة ٧ أدناه؛

٧- تقرر كذلك أنه، بالإضافة إلى الهدف الطموح العالمي المتوسط الأجل الوارد في الفقرة ٦ أعلاه، تشجّع الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل معاً للسعي لتحقيق هدف طموح عالمي جماعي طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي (LTAG) يتمثل في خفض صافي الانبعاثات الكربونية إلى الصفر بحلول عام ٢٠٥٠، دعماً لهدف درجة الحرارة الذي حدده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل ستحدد بناء على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى تقدمها، ودرجة نضج أسواق الطيران لديها والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي فيها والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) وذلك في الإطار الزمني الخاص بكل دولة؛

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

٩- تطلب من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي 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 وآثار 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 الطموح العالمي 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؛

١٠- تشجّع أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحدث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخرائط الطريق، بما في ذلك التوقعات على المدى الطويل؛

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 ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، 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؛

١٢- تشجّع 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، ولتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

١٣- **تطلب** من المجلس أن يبسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠٢٤، 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** إلى 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؛

١٥- **تطلب** إلى 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، تحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 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؛

١٧- **تُسلّم** بأن من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تعزز تحقيق الهدف الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة لتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران؛

١٧ مكرراً- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(أ) الشروع في تدابير أو آليات محددة لتسهيل إمكانية الوصول، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات محددة، إلى قدرات الاستثمار الخاص، فضلاً عن التمويل من المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، من أجل المشاريع التي تساهم في إزالة انبعاثات الكربون من الطيران الدولي، وكذلك تشجيع التمويل الجديد والإضافي لهذا الغرض؛

(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؛

(ج) تكون الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) أعلاه مكملتين لبرنامج المساعدة والتعاون القوي المخصص للهدف 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 الطويل

تقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال

الأجل" (ACT-LTAG) (مثل تكنولوجيات الطائرات، التحسينات التشغيلية، والتغييرات في البنية الأساسية، ووقود الطيران ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران)؛

(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؛

(هـ) تمشياً 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 الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام، بهدف مساعدة الدول النامية والدول ذات الاحتياجات المحددة. كما تشجع الدول على تطوير مشاريع محددة في إطار برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛

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

١٩- **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 نظم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغير المناخ ومخاطره؛

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

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

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

١٩ مكرراً - 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؛

١٩ ثالثاً- تشجع المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، ووقود الطيران المستدام (SAF)، ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك الفقرات من ٢٠ إلى ٢٥ أدناه

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

(أ) أن تتظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنعين 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 وتعجله في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة لا تنتج أي انبعاثات كربونية؛

٢١- **تطلب إلى 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) القيام حسب الاقتضاء وفي الوقت المناسب بتحديث وتطوير القواعد والتوصيات الدولية البيئية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو فيما يتعلق بتكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة؛

(ج) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

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

(أ) أن تعمل مع الشركات المصدمة للطائرات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات لتسريع تطوير وتنفيذ الأساليب التي تحقق كفاءة الوقود ولجراعات 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 حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

(ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

(ج) العمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛

(د) النظر في 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؛

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

- (أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير 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 المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البنايات الذكية والطاقة المتجددة والتقليل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛
- (د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛
- (هـ) تشجيع الدول على السعي على تطوير نظم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير المناخ، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

٢٤- **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 مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛
- (ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)؛
- (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 بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بأن 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؛

٢٥- **تطلب** إلى 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، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، من خلال حلقات دراسية إقليمية؛

ب) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛

ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنوع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

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

و) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تجريها الإيكاو، وعقد المؤتمر الثالث للطيران وأنوع 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 النظيفة الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية.

٢٦- **تطلب** إلى 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؛

٢٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، 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 أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً 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 فعالة 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 تقرر 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 عبئاً اقتصادياً غير مناسب على الطيران الدولي؛
- ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استناداً 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 تسفر 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 تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز ولتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

الضميمة

تعديل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية

البيئة - تغيير المناخ الذي قدمه مجلس الإيكاو

(مقدم من الصين)

لما كانت الإيكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغيير 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 ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغيير المناخ وآثاره"؛

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

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون، ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي؛

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي لا تزال تمثل أقل من ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، ومن المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو النقل الجوي المطرد في البلدان النامية أساساً لتلبية احتياجاتها الاجتماعية والإنمائية، ما لم تتخذ إجراءات تعاونية فيما بين الدول فضلاً عن الجهات المعنية الأخرى للتصدي لقضايا الطيران الدولي وتغيير المناخ؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير 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 اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ 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 الإيكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغيير 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، تقر بأن هذا سيخفض بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره؛

ولما كان ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي اعتمده 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 بأن مدى فعالية تنفيذ البلدان النامية لجهودها الرامية إلى التخفيف سيتوقف على التنفيذ الفعّال من جانب البلدان المتقدمة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لالتزاماتها ببروتوكول طوكيو واتفاق باريس فيما يتعلق بالموارد المالية ونقل التكنولوجيا، وسيأخذ في الاعتبار التام أن التنمية الاقتصادية والاجتماعية، والقضاء على الفقر يقفان على رأس الأولويات العليا للبلدان النامية.

وإذ تعترف بالحاجة إلى دراسات جدوى بشأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمده الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دوراتها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين والأربعين في الأعوام ٢٠١٣ و ٢٠١٦ و ٢٠١٩ على التوالي؛

ولما كانت تدرك العمل الذي اضطلعت به الإيكاو لاستكشاف الجدوى من تحديد هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفها في درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

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

وتسّلم بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي عرض تقييما لجدوى السيناريوهات الممكنة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، يعمل كأساس للنظر في الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛

وتسّلم أيضا بأن تقرير الإيكاو عن جدوى تحديد هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، الذي كان من الممكن أن يكمل مهمة الفرقة الخاصة المعنية بالأهداف الطموحة الطويلة الأجل

التابعة للجنة حماية البيئة، قد أقر بعدم القيام بإجراء دراسات مفصلة عن التأثير في النمو فضلا عن التكاليف في البلدان النامية، وهو ما كانت الدورة الماضية للجمعية العمومية قد طلبته،

وتسلّم وتلاحظ بأن الأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي الرامية إلى تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢% سنوياً ولبقاء صافي الانبعاثات من عام ٢٠٢٠ عند نفس المستوى لا تحقق الخفض بالمستوى اللازم للحد من إسهام الانبعاثات المطلقة للطيران في تغير المناخ، وبأن ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وتسلّم بأن أي أهداف عالمية طموحة للطيران الدولي لا يمكن تحقيقها ما لم تمثل البلدان المتقدمة لالتزاماتها الدولية من خلال الاضطلاع بانبعاثات "صافية ناقصة" إلى حد كبير في مجال طيرانها قبل عام ٢٠٥٠ بكثير لإخلاء حيز كربوني لنمو البلدان النامية وتوفير موارد مالية جديدة ولضافية، بما في ذلك من أجل نقل التكنولوجيا التي تحتاج إليها البلدان النامية لتعزيز مساهماتها في تحقيق الأهداف؛

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، وخفض الانبعاثات بنسبة ٥٠% بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥، وتحقيق هدف طويل الأجل يتمثل في الوصول إلى صافي انبعاثات كربون صفرية بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتذكر باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتقر بمبدئها الخاص بالإنصاف وبالمسؤوليات 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 يستتق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية أو اتفاق باريس، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في أي منهما؛

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 ولمكانية تطوير قواعد قياسية ولرشادات مستنوبة؛

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؛

وإذ تحبب تقرّب اعتماد قاعدة قياسية 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؛

وتسَلَّم 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؛

واعتراضاً منها بالعمل المضطَّع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

وإذ تسلم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للإيكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

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

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

وتشير إلى أن المؤتمر الأوّل للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران المستدام، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابق على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وتشير أيضاً إلى أن المؤتمر الأوّل للطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله إحراز تقدم، وعمليات تحويل الوقود، بما في ذلك العدد المتزايد من عمليات اتفاقيات 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 حصّة محدّدة من هذه الأنواع من الوقود لاستخدامها بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقر بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران سهل الإحلال تم إثباتها، وأن هذه الأنواع من الوقود سيكون لها أكبر الأثر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠، 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 بتطوير أنواع جديدة من الوقود ومصادر الطاقة النظيفة للطيران، بما في ذلك استخدام الهيدروجين ومصادر الطاقة الكهربائية المتجددة؛

وتسَلَّم أيضاً بوجود اختلال كبير في التوازن بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية في مجال البحث والتطوير ونشر أنواع وقود جديدة ومصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران مثل أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات

الكربونية المنخفضة، وأن زيادة الدعم المالي والتكنولوجي للبلدان النامية سيسمح بخفض صافي انبعاثات الكربون إلى الصفر بشكل متسق في مجال الطيران على الصعيد العالمي.

وتسَلَّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتقر بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود يجري إعدادها وتحديثها في إطار العمل الجاري لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

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"؛

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 قراري قرارات الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢ و ٤٠-١٨، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

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

وترحب بأنه، اعتباراً من يوليو ٢٠٢٢، قامت طوعاً ١٣٣ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، بإعداد خطط عملها وتقديمها إلى الإيكاو؛

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

وتسَلَّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على التصدي للتحديات 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، وتسَلَّم بالحاجة الملحة إلى تشكيل مجموعة عمل تابعة لمجلس الإيكاو لوضع خطط وبرامج ملموسة لمساعدة البلدان النامية من حيث التمويل والتكنولوجيا وبناء القدرات؛

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وترحب بإطلاق "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال أنواع وقود الطيران المستدام" لدعم تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام، بما في ذلك إبرام شراكات فيما بين الدول والجهات المعنية ذات الصلة، وذلك تمثيلاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"،

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

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

وتسَلِّم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة، إلى جانب الخيارات المحددة لتدابير التكيّف؛

وتسَلِّم أيضاً بأن التدفقات المالية العالمية الحالية للتكيّف غير كافية لتنفيذ خيارات التكيّف، بل وتعوقها، لا سيما في البلدان النامية؛

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

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٠-١٧، ٤١/٠٠: "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-١٩، ٤١/٠٠: "البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)"، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ و ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان المؤدّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **تطلب من المجلس:**

- (أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو بدورها التنسيقي للقيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛
- (ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحد من أثر انبعاثات محركات 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 محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- **تقرر** أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال 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، تحسب 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 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 ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولا سيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ والدعم المالي والتكنولوجي الذي تحصل عليه البلدان النامية؛ 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 بأنه ينبغي للبلدان المتقدمة أن تحدد أهدافاً مطلقة أكثر طموحاً لخفض الانبعاثات في قطاعات الطيران الخاصة بها لتعويض الزيادة في الانبعاثات الناتجة عن نمو النقل الجوي في الدول النامية، وأن تقدم دعماً مالياً جديداً ولضائفاً للبلدان النامية لمساهماتها الإضافية في تحقيق الهدف؛

٧- **توافق** على أن تستعرض خلال دورتها الثانية والأربعين الهدف المبين في الفقرة ٦ أعلاه في ضوء التقدم المحرز صوب تحقيق الهدف، والدراسات بشأن جدوى تحقيقه والمعلومات في هذا الشأن الواردة من الدول؛

٨- **تطلب** إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء في الإيكاو، مواصلة استكشاف الجدوى الشاملة لتحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي (LTAG) يتمثل في الوصول إلى انبعاثات كربونية صافية صفرية، انطلاقاً من تقرير الإيكاو بشأن جدوى تحقيق هدف طموح طويل الأجل، ومن خلال إجراء مزيد من الدراسات التفصيلية لتقييم إمكانية تحقيقه اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً وأثاره على النمو وكذلك التكاليف عبر المناطق، ولا سيما البلدان النامية، للسماح بزيادة الثقة واليقين والعدالة المناخية. وينبغي أن يتضمن هذا التقييم معلومات من الدول الأعضاء عن تجاربها في العمل من أجل تحقيق الطيران الأخضر؛

٩- **تقرر** كذلك تشجيع الدول الأعضاء في الإيكاو على تقديم مساهمات محددة وطنياً لتحقيق هدف طموح عالمي طويل الأجل متفق عليه لقطاع الطيران الدولي يتمثل في انبعاثات كربونية صافية استناداً إلى عملية استكشاف الجدوى المبينة في الفقرة ٨ أعلاه، دعماً لتنفيذ اتفاق باريس، مع الاعتراف بالظروف الخاصة للدول وقدرات كل منها، ولا سيما البلدان النامية (على سبيل المثال مستوى التنمية ونضج أسواق الطيران والنمو المستدام لطيرانها الدولي والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتطوير النقل الجوي)؛ وضرورة دعم البلدان النامية لكي تساهم بشكل فعال في تحقيق الهدف الطموح العالمي طويل الأجل المتفق عليه؛ وأن بلوغ ذروة انبعاثات الكربون وتحييدها بالنسبة للطيران سيستغرق وقتاً أطول في البلدان النامية، وأن البلدان المتقدمة، إذ تمتثل لالتزاماتها بموجب القوانين الدولية المتعلقة بالمناخ، ينبغي لها أن تحقق صافي انبعاثات أكثر انخفاضاً بحلول السنة المستهدفة لإخلاء حيز كربوني لكي تتمكن البلدان النامية من النمو وأن تقدم الدعم للبلدان النامية؛

١٠- **مع الاعتراف** بأن الهدف الطموح العالمي طويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات محدّدة في شكل أهداف للحد من الانبعاثات على الدول بصورة فردية، تحث كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً لمسؤولياتها المشتركة ولكن متباينة.

١١- **تسلّم** بأن مستوى الطموح في الأهداف العالمية الطموحة للطيران الدولي يتناسب مع فعالية وإضافة الموارد المالية ونقل التكنولوجيا التي تقدمها البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية، امتثالاً لالتزاماتها الدولية؛

١٢- **تطلب** إلى المجلس تشكيل لجنة متخصصة لوضع خطط ملموسة للشروع في اتخاذ تدابير أو إعداد آليات محددة من أجل تسهيل حصول البلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة على الموارد المالية العامة والخاصة بشكل أفضل، وتنمية وتعزيز القدرات والتكنولوجيات المحلية لمعالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ، وتقديم تقرير إلى الدورة الثانية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) إنشاء وحدة نموذجية بشأن "آلية المساعدة القائمة على احتياجات البلدان النامية" في إطار قسم تغير المناخ على الموقع الإلكتروني للإيكاو، وتوفير ضمانات فنية كافية للبلدان النامية لكي تقدم احتياجاتها من المساعدة من خلال الموقع في أي وقت؛

(ب) تعزيز التعاون في نقل التكنولوجيا، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة، لتمكينها من التكيف مع أحدث التكنولوجيات الملائمة وتعزيز مساهمتها في الأهداف الطموحة العالمية؛

ج) النظر في إنشاء صندوق للمناخ في إطار الإيكاو، ومعالجة الصعوبات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة، واقتراح مبلغ المنح السنوية التي يجب أن تساهم بها البلدان المتقدمة في الصندوق لضمان انتقال عادل للبلدان النامية، وتعزيز تعاون الإيكاو مع المؤسسات المالية الدولية الأخرى لإتاحة مزيد من الموارد المالية لتغطية التكاليف التي تتكبدها البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة للمساهمة في الأهداف الطموحة العالمية؛

د) ترحيباً بإنشاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المستدام (ACT-SAF)، بما يتماشى مع روح التعاون لمبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب، ينبغي توسيع نطاقه لإضافة الدعم لتنفيذ التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات في برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل (على سبيل المثال، تكنولوجيات الطائرات، والتحسينات التشغيلية، وتغييرات البنية الأساسية، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى للطيران).

١٣- تطلب من المجلس أن يرصد بانتظام التقدم المحرز في تنفيذ جميع عناصر مجموعة التدابير نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل، بما في ذلك من خلال، على سبيل المثال لا الحصر: إجراء تقييم دوري للموارد المالية الجديدة والإضافية، بما في ذلك الموارد المخصصة لنقل التكنولوجيا، التي تقدمها البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية؛ وعملية الإيكاو للتقييم البيئي، واستعراض رؤية الإيكاو بشأن وقود الطيران المستدام، ومزيد من التقييم لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وأثار التكلفة المترتبة عن تغير المناخ على الطيران الدولي وعلى المناطق والبلدان، لا سيما البلدان النامية، وتأثير الجهود المبذولة لتحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل في جميع البلدان على أثار النمو والتكلفة، لا سيما في البلدان النامية؛ 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؛

١٤- تشجع أيضاً جميع الدول على أن تقدم طوعاً للإيكاو وتحدث خطط عمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، مع بيان السياسات والإجراءات وخراطم الطريق، بما في ذلك التوقعات والإجراءات على المدى الطويل، والتقارير السنوية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛

١٥- 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 بحلول نهاية يونيو ٢٠٢٤ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، وينبغي ويفضل التشجيع على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات 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، ومعلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها لتنفيذ التدابير، وكذا الدعم المالي الذي حصلت عليه الدول النامية؛

١٦- 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، ولتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

١٧- تطلب من المجلس أن يبسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو

٢٠٢٤، 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؛

١٨- **تطلب** إلى المجلس أن يحافظ على القواعد القياسية والمنهجيات المناسبة وآلية قياس/تقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وتشجع الدول كذلك على دعم عمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مع احترام السيادة الوطنية وتجنب إلقاء عبء لا داعي له على عاتق الدول، ولا سيما البلدان النامية؛

١٩- **تطلب** إلى المجلس أن يطلب إلى يدعو الدول إلى 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 في الدول، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم الذي تحرزه الدول إزاء إجراءات التنفيذ لمعالجة مسألة الطيران الدولي وتغير المناخ في القطع، بناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

٢٠- **مع الإقرار** بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 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؛

٢١- **تطلب** إلى الدول النهوض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى مواصلة 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؛

٢٢- **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 نظم الطيران الدولية والبنى الأساسية مع آثار تغير المناخ ومخاطره؛

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

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

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

٢٣- 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)، بطريقة منسقة ومتناسقة لتجنب الآثار السلبية على التنمية الاجتماعية والاقتصادية للبلدان النامية، مع التسليم بأن أكبر تأثير محتمل من حيث الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران سيأتي من التدابير المتعلقة بالوقود؛

٢٤- تشجع المجلس والدول الأعضاء على مواكبة تكنولوجيات الطائرات المبتكرة، والأنواع الجديدة من العمليات التي تؤدي إلى خفض الانبعاثات، ووقود الطيران المستدام (SAF)، ووقود الطائرات ذي الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF) ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى بما يتماشى مع روح التعاون التي تتسم بها مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، من أجل التمكين من الترخيص في الوقت المناسب، وكذلك إجراء التحديث والتطوير في الوقت المناسب للقواعد الأساسية والتوصيات الدولية والإرشادات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو، حسب الاقتضاء. وتحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على مواصلة العمل بشأن عناصر مجموعة التدابير الخاصة بتحقيق الهدف الطموح الأطول الأجل للطيران المستدام، بما في ذلك الفقرات من ٢٥ إلى ٣٠ أدناه

٢٥- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بكفاءة متزايدة في استهلاك الوقود، وقيام المصنعين 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 وتعجبه في البحث والتطوير لإنتاج طائرات جديدة مراعية للبيئة؛

٢٦- تطلب إلى 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) القيام، حسب الاقتضاء، بوضع إجراءات ترخيص تكنولوجيات الطائرات المتقدمة الجديدة، بما في ذلك أساس إصدار تراخيص الطائرات التي تعمل بالطاقة الكهربائية كأولوية؛

(ج) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٧- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تعمل مع الشركات المصدمة للطائرات وهيئات تقديم خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات والمطارات لتعجيل بتطوير 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 حزم التحسينات في منظومة الطيران؛

(ب) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

- (ج) العمل معاً من خلال وكالات الأمم المتحدة، أي الإيكاو، لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، بما في ذلك الممارسات المتعلقة بتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها وصيانتها؛
- (د) النظر في 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؛

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

- (أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير 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 المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البناءات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والتكيف مع تغير المناخ والتطوير المرن القادر على الصمود والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛
- (د) نشر وتحديث الإرشادات بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئياً في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛
- (و) تشجيع الدول على السعي على تطوير نظم الطيران والبنى الأساسية لديها على نحو يجعلها قادرة على الصمود في مواجهة تغير المناخ، مع التركيز على وضع سياسات تدمج أنشطة التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه من أجل النهوض بالتنمية المستدامة للطيران.

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

- (أ) وضع نهج منسق في الإدارات الوطنية المعنية بالإجراءات السياسية والاستثمار لتعجيل بالقيام بما يناسب من البحوث في مجال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة لأغراض الطيران وتطويرها ونشرها واستخدامها، بما في ذلك استخدام أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، ونشرها واستخدامها، وفقاً للظروف الوطنية لكل منها؛
- (ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والطاقة المتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)؛
- (ج) العمل مع الجهات المعنية لتعجيل النظر في تدابير تدعم البحوث والترخيص والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة، وترخيص طائرات ومحركات جديدة تسمح باستخدام وقود

تقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال

الطائرات المستدام بنسبة ١٠٠% لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط إنتاج الوقود المستدام وصولاً إلى المستوى التجاري، وذلك على وجه الخصوص من خلال تشجيع وتعزيز اتفاقيات شراء أنواع وقود الطيران المستدام و/أو أنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة دعم التنفيذ في الوقت المحدد لأي تغييرات ضرورية في البنية الأساسية للمطارات وتوريد الطاقة؛ مع مراعاة الظروف الوطنية والتنمية المستدامة للدول؛

(د) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بأن 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؛

٣٠- **تطلب إلى 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، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من وقود الطيران المستدام (SAF)، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة (LCAF)، من خلال حلقات دراسية إقليمية؛

(ب) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛

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

(د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكروية لأنواع وقود الطيران المستدام، وأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية المنخفضة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

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

(و) أن يواصل تقييم التقدم المحرز في تطوير ونشر أنواع وقود الطيران المستدام والوقود منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لأغراض الطيران، وذلك في إطار عملية التقييم التي تجربها 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 النظيفة الأخرى، من أجل تحديد إطار عالمي بما يتماشى مع روح التعاون التي تتسم بها مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية.

٣١- **تطلب** إلى 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 وتطوير إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ وتدابير التكيف لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٣٢- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدّر 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 أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً 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 فعالة 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 عبئاً اقتصادياً غير مناسب على الطيران الدولي؛

تقرير عن البند ١٧ من جدول الأعمال

- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استناداً 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 تراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز ولتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

— انتهى —