

مؤتمر الإيكاو الثالث بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3)

دبي، الإمارات العربية المتحدة، من ٢٠ إلى ٢٤/١١/٢٠٢٣

موجز المناقشات بشأن البند رقم ٥ من جدول الأعمال

(مقدم من الأمانة العامة)

البند رقم ٥ من جدول الأعمال: استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المُستدام، بما في ذلك وقود الطيران المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، من أجل رسم إطار عالمي

١- نظر الاجتماع في ورقة عمل واحدة مقدّمة من الأمانة العامة، و١٥ ورقة عمل قدمتها الدول والمنظمات الدولية. ويرد فيما يلي موجز لهذه الورقات.

٢- عرضت ورقة العمل CAAF/3-WP/9 Revision No. 1، التي قدّمتها الأمانة العامة، مشروعاً لوثيقة تتناول النتائج المحتملة للمؤتمر فيما يخص إنشاء إطار عالمي لوقود الطيران المُستدام والوقود البديل المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، كي ينظر فيه المؤتمر. وأبرزت الورقة التقدّم الذي أحرزته لجنة البيئة والمناخ التابعة لمجلس الإيكاو والمجموعة المصغّرة المنبثقة عنها منذ فاعلية المشاورات التحضيرية للمؤتمر التي انعقدت في سبتمبر ٢٠٢٣، بقيامها بتحديث وثيقة النتائج المحتملة للمؤتمر، مع الإشارة إلى أنه لا تزال هناك بعض المجالات التي تتباين فيها وجهات النظر بين أعضاء لجنة المناخ والبيئة ومجموعتها المصغّرة، لا سيما في جانبين اثنين: (١) الرؤية المتعلقة بأنواع الطاقة النظيفة في مجال الطيران في إطار الركيزة الأساسية رقم ١؛ و(٢) تمويل المشروعات المتعلقة بأنواع الطاقة النظيفة للطيران في إطار الركيزة الأساسية رقم ٤. كذلك قدّم رئيس لجنة المناخ والبيئة عرضاً مُكمّلاً للمعلومات تناول فيه سياق ورقة العمل بمزيد من الشرح.

٣- أما ورقة العمل CAAF/3-WP/37، التي قدّمتها البرازيل، فقد تناولت بعض الآراء بشأن أهم العناصر في التفاوض على إنشاء إطار عالمي محتمل لأنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وسائر أنواع الطاقة النظيفة، يشمل البُعد الكمي للرؤية ووسيلة التنفيذ والتمويل والرصد. كما تطرقت الورقة إلى آراء بشأن توسيع نطاق الإطار العالمي بحيث يشمل: تعزيز النمو المُستدام لقطاع الطيران؛ ومراعاة التباين بين البلدان من حيث القدرات ونقاط الانطلاق؛ وتعزيز مبدأ اللامركزية فيما يتعلق بإنتاج أنواع وقود الطيران المُستدام؛ ومعالجة المسائل المرتبطة بتوفير وسائل التنفيذ، لا سيما التمويل؛ ورصد خطوات توفير الموارد وحشدها وتأثيراتها؛ وتلافى خلق تشوّهات في السوق.

٤- وعرضت ورقة العمل CAAF/3-WP/38، التي قدّمتها قطر، آراء بشأن اعتماد عملية منهجية مماثلة لتلك المعتمدة للهدف الطموح الطويل الأجل من أجل رصد وتقييم التنفيذ والتقدم المحرز في أسسه (وهي التكنولوجيا وأنواع الوقود والعمليات)، ولرصد وتقييم التوقيت والاستعداد وإمكانية التحقيق والطموح فيما يتعلق بالركائز الأساسية الأربع للإطار العالمي، وهي: (١) "السياسات والتخطيط"، (٢) "الإطار التنظيمي"، (٣) "دعم التنفيذ"، (٤) "التمويل".

٥- وتناولت ورقة العمل CAAF/3-WP/16، التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية أعضاء فيها، آراء بشأن تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المُستدام، بما في ذلك الوقود البديل المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، من أجل رسم إطار عالمي. وطُرحت أيضاً آراء بشكل كيفية ضمان أن يكون الإطار مجدداً بحيث لا يؤثر سلباً على نمو النقل الجوي، لا سيما في الدول النامية، وأن يتضمن تمويلًا جديداً يمكن قياسه كميًا وتتبعه وأن يضم أيضاً إجراءات ملموسة لتيسير الوصول إلى سُبل تمويل وقود الطيران المُستدام، وأن يشمل غايات عالمية دون إسناد أو فرض أهداف على فُرادى الدول، وأن يراعي الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول. كذلك أشارت الورقة إلى بناء القدرات ونقل التكنولوجيا وإتاحة الموارد المالية باعتبارها المبادئ الأساسية للإطار العالمي.

٦- أما الورقة CAAF/3-WP/40، المقّدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، فقد عرضت آراء عن اعتماد هدف كمي طموح لعام ٢٠٣٠، بحيث ينبغي اعتبار هدف خفض كثافة الكربون بنسبة ٥٪ كنقطة انطلاق ضرورية. كما تطرقت الورقة أيضاً إلى آراء بشأن إنشاء آلية لاحتساب الوقود وإرساء إطار تنظيمي واضح للمساعدة على تخليص قطاع وقود الطيران المُستدام من أي مخاطر قد تواجهها مؤسسات الاستثمار والتمويل، والإقرار بالحاجة إلى التمويل الكافي من المؤسسات الرسمية، واشترط إجراء استعراض للآلية قبل ٢٠٣٠ على ضوء إمكانية عقد مؤتمر رابع بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4).

٧- وعُرضت ورقة العمل CAAF/3-WP/33، التي قدّمتها مجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي (ATAG)، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، والتي تناولت آراء بشأن الحاجة إلى رؤية عالمية لتطوير وتعميم وإنتاج وقود الطيران المُستدام والوقود البديل المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، مع استهداف خفض كثافة ثاني أكسيد الكربون في الوقود بنسبة ٨٠٪ تقريباً في عام ٢٠٥٠، مقارنةً بالوقود الأحفوري الحالي. وتناولت الورقة أيضاً آراء تشير إلى أن أي أهداف طموحة ينبغي وضعها على أساس المتوسط العالمي، ولا تكون مرتبطة بفردى الدول والمناطق، مع ضرورة استعراض أي هدف طموح بشكل دوري، وتطرقت الورقة كذلك إلى العناصر التمكينية المساعدة للرؤية كالأستدامة ودعم التنفيذ والتمويل.

٨- وسلّم رئيس الاجتماع بالآراء التي وردت في ورقات العمل CAAF/3-WP/18 و CAAF/3-WP/19 و CAAF/3-WP/20 و CAAF/3-WP/21 و CAAF/3-WP/27 و CAAF/3-WP/29 و CAAF/3-WP/30 Revision No. 1 و CAAF/3-WP/35 Revision No. 1 و CAAF/3-WP/36 و CAAF/3-WP/39، بشأن البند رقم ٥ من جدول الأعمال: استعراض رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المُستدام، بما في ذلك وقود الطيران المنخفض الكربون وأنواع الطاقة النظيفة الأخرى للطيران، من أجل رسم إطار عالمي.

٩- وأقرّ رئيس الاجتماع أيضاً بالإسهامات التي قدّمتها الأمانة العامة من خلال ورقات المعلومات CAAF/3-IP 1 و 2

١٠- ومع الإقرار ببقية الآراء المختلفة فيما يتعلق برؤية وقود الطيران النظيف في إطار الركيزة الأساسية رقم ١ - "السياسات والتخطيط"، والركيزة الأساسية رقم ٤- "التمويل"، أجرى رئيس المؤتمر، بدعم من نائبه، مشاورات غير رسمية مع الوفود لتيسير التوصل إلى تقارب في وجهات النظر بشأن نتائج المؤتمر والإطار العالمي.

١١- وعلى ضوء النقاشات التي تلت ذلك بخصوص البند ٥ من جدول الأعمال، فقد اعتمد المؤتمر بالتركية إطار الإيكاو العالمي بشأن وقود الطيران المُستدام والوقود البديل منخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران* والذي يرد أدناه.

الإطار العالمي للإيكاو بشأن وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران

لما كانت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية قد قرّرت، وفقاً للفقرة (٧) من القرار (٢١) الصادر عنها (٤١-٢١): "تشجيع 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 حدّده اتفاق باريس، مع الإقرار بأن قدرة كل دولة على المساهمة في الهدف العالمي الطموح طويل الأجل سُنحدّد بناءً على الظروف الخاصة بكل دولة والقدرات التي تمتلكها (على سبيل المثال، مستوى تقدمها ودرجة نضج أسواق الطيران لديها والنمو المُستدام لقطاع الطيران الدولي فيها والانتقال العادل والأولويات الوطنية لتنمية النقل الجوي) وذلك في الإطار الزمني الخاص بكل دولة؛"

وبما أن الفقرة (٨) من القرار ٢١-٤١ تقرّ بأنّ "الهدف الطموح العالمي طويل الأجل هو هدف طموح عالمي جماعي، ولا يضع واجبات أو التزامات مُحدّدة في شكل أهداف للحد من الانبعاثات على الدول بصورة فردية، ويحثّ كل دولة على المساهمة في تحقيق الهدف بطريقة مُستدامة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الوطنية؛"

وإذ تُذكر الفقرة (١٧) من ديباجة القرار ٢١-٤١ "بانفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛"

وإذ تقرّ الفقرة (١٨) من ديباجة القرار ٢١-٤١ أيضاً "بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمُنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛"

ومع الإقرار بأن تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل يستلزم نهجاً شاملاً يتمثل في سلّة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا والوقود المُستدام والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق. ويُتوقع أن تُساهم أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى للطيران أكبر مساهمة في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران بحلول عام ٢٠٥٠. وبينما يزداد عدد المبادرات التي تعمل على إنتاج ونشر هذه الأنواع من الوقود، تبقى مستويات الإنتاج الحالية لهذه الأنواع من الوقود متدنية جداً عند مستوى ٠.٢ في المائة فقط من إجمالي الوقود المُستخدم في الطيران؛

* أعربت كلّ من الصين والعراق والاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية عن تحفظها بشأن جوانب بعينها في الإطار العالمي. وأبدت الولايات المتحدة الأمريكية رأياً مفاده أن الإطار غير ملزم قانوناً بطبيعته.

وبالتالي، ثمة حاجة إلى التحرك بشكل طارئ على الصعيد العالمي من أجل تسريع وتيرة التوسع في إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد العالمي، من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، ومن ثم يتنسى للإيكاو مواصلة دورها الريادي في معالجة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي؛

ومع التنكير بأن الفقرة (٢٨) (و) من القرار ٤١-٢١ قد دعت إلى "عقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في عام ٢٠٢٣ من أجل استعراض "رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المُستدام" ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران من أجل إعداد إطارٍ عالمي بما يتماشى مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" ومراعاة الظروف والقدرات الوطنية؛"

وإقراراً بأن الدول تتمتع بقدرات ملحوظة للمساهمة على المستويات الاقتصادية والاجتماعي والبيئي في سلسلة القيمة والاستفادة منها لإنتاج وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وإنتاجها ونشرها، بما في ذلك على شكل مسارات اقتصادية ومصادر بديلة لأمن الطاقة؛

وتسليماً بأنه ينبغي إنتاج وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران بطريقة تضمن الجدوى الاقتصادية وكفاءة التكلفة وبشكل مقبول على المستويين الاجتماعي والبيئي وبحسب الظروف الوطنية؛

ومع الإقرار بأن من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تساعد على تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، وبشكل عام، إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛

وتذكيراً بأن الإيكاو، من خلال "منتدى التشاور بين الإيكاو وقطاع الطيران لمجلس الإيكاو"؛ وحوارات مجلس الإيكاو مع مؤسسات الطاقة والمؤسسات الماليّة، وعمليات التقييم للإيكاو بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران لعام ٢٠٢٣، قد استمعت إلى نداءات الصناعة من أجل المساهمة في خفض المخاطر وجذب الاستثمارات من خلال تعزيز اليقين التنظيمي الذي يرفع إنتاج وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وضمان الوصول إلى التمويل بشكلٍ أفضل ومن خلال تعزيز التعاون والتنسيق بين كافة الجهات المعنية؛

ومع التسليم بأن في الوقت الحاضر، يتركز إنتاج وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران في عددٍ صغيرٍ من الدول. ويهدف الإطار العالمي إلى التشديد على المنافع للدول والإيكاو للعمل من أجل إزالة الطابع المركزي لإنتاج هذه الأنواع من الوقود في كافة الدول والأقاليم، مما يُعطي فرصاً متكافئة ومنصفة للمشاركة في سلسلة القيمة، انطلاقاً من الخامات الأولية إلى إنتاج الوقود واستخدامه؛

وإقراراً بأنه لن يتسنى إنتاج مصدر وقود واحد بكمية كافية لتحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وبالتالي، ينبغي أن يكون الإطار العالمي مرناً وألا يستبعد أي مصدر طاقة مُحدّد أو أي مسار أو خامات أولية أو تكنولوجيا مطابقة للمعايير المُتفق عليها في إطار خطة كورسيا؛

وتسليماً بأن الطيران جزء من منظومة جهود عالمية للتصدي لتغيّر المناخ، وأن اعتزام تسريع وتيرة التوسع في إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران يتوافق مع الالتزامات الدولية بتسريع التحوّل إلى الطاقة النظيفة والمُستدامة بشكل عادل وشامل وميسور التكلفة. وفي سبيل القيام بذلك، لا بد مما يلي:

- (أ) الاعتراف باحتياجات الدول ومواطن ضعفها وأولوياتها وظروفها الوطنية المختلفة، لا سيما الدول النامية؛
- (ب) دعم تهيئة البيئات التمكينية القوية لتعزيز الابتكار ونقل التكنولوجيا، عملاً بما جاء في الفقرة ١٨ د) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، والحصول على تمويل منخفض التكلفة.

وإقراراً بأنه لا ينبغي وضع أي بلد في وضع التخيير بين مكافحة الفقر والكفاح من أجل كوكبنا. وفي هذا الصدد، يجب أن تعمل الجهود الرامية إلى التخلص من انبعاثات الكربون من الطيران كتنافاً بكتف مع الجهود الرامية إلى تطوير القطاع بشكل مُستدام، لا سيما في البلدان النامية؛

ومع التسليم بأن دور هذا الإطار العالمي هو تسهيل زيادة إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران على الصعيد العالمي من خلال المزيد الوضوح والاتساق والقدرة على التنبؤ لكافة الجهات المعنية، بما في ذلك الجهات المعنية من خارج قطاع الطيران بشأن السياسات والأنظمة ودعم التنفيذ والتمويل والاستثمار اللازمين حرصاً على أن تتمتع الدول كافةً بفرص متساوية للمساهمة في الخفض المتوقع في الانبعاثات من مصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران وأن تستفيد منه؛

وإقراراً بأن الإطار العالمي يقوم على أربع ركائز أساسية: السياسات والتخطيط؛ والأطر التنظيمية؛ ودعم التنفيذ؛ والتمويل. وهذه الركائز يرتبط بعضها ببعض، لذا لا بد من العمل عليها معاً وتحقيق التقدم فيها لبلوغ الهدف المنشود؛

واعترافاً بأن من خلال هذا الإطار العالمي، يُقدّم الدعم إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة على طول سلسلة متصلة، بدءاً من أول خطوة في العملية إلى خطواتها الأخيرة. وتهدف الأنشطة الشاملة في مجالات دعم بناء القدرات والتنفيذ والتمويل إلى العمل كتنافاً بكتف على تحقيق هذه النتيجة وإنجاح الجهود الكلية الرامية إلى التخلص من انبعاثات الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران بطريقة مُستدامة.

الركيزة الأساسية رقم ١ - السياسات والتخطيط

١- ستعمل الإيكاو والدول الأعضاء فيها سويةً سعيًا إلى التوصل إلى رؤية مشتركة لتنفيذ عناصر هذا الإطار العالمي من أجل التوسّع عالمياً في إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، إذ إنّ من المتوقع أن تكون لهذه الأنواع من الوقود المساهمة الأكبر في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران ضمن "سلة التدابير" الرامية إلى تحقيق الهدف العالمي الطموح الطويل الأجل. ودعمًا لتحقيق ذلك الهدف، تسعى الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى الوصول إلى رؤية جماعية عالمية وطموحة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي بنسبة ٥ في المئة بحلول عام ٢٠٣٠ من خلال استخدام وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران (مقارنةً بعدم استخدام أي مصدر نظيف للطاقة). وسعيًا لتنفيذ هذه الرؤية، ستحدد الظروف الخاصة بكل دولة وإمكانياتها مدى قدرتها على المساهمة في الرؤية

وفقاً لجدولها الزمني الوطني؛ دون أن تُفرض على فرادى الدول واجبات أو التزامات محدّدة في شكل أهداف لخفض الانبعاثات.

٢- وسيجري رصد هذه الرؤية بصورة مستمرة واستعراضها بشكل دوري، على النحو الوارد ذكره في الفقرة ١١ أدناه، بما في ذلك من خلال عقد المؤتمر الرابع للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/4) في موعد لا يتجاوز ٢٠٢٨، بهدف تحديث التطلعات والطموحات استناداً إلى تطورات السوق في كافة الأقاليم.

٣- زيادة إنتاج وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران في كافة الأقاليم سيكون عاملاً محورياً في تحقيق الرؤية، وسيعتمد ذلك على وسائل التنفيذ ومنها التمويل ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

٤- وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تتسم هذه الرؤية بما يلي:

أ) أن تسمح بزيادة إنتاج وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وتوريدها في كافة الأقاليم؛

ب) أن تتسم بالمرونة والقابلية للتحقيق والتنفيذ؛

ج) أن يجري رصدها بشكل متواصل واستعراضها بشكل دوري (انظر الفقرة ١١ أدناه)؛

د) أن تكون طموحةً بحيث ترسل مؤشراً إيجابياً للأسواق من أجل زيادة الطلب وتحفيز التوريد وجذب الاستثمارات الإضافية الملموسة، مع مراعاة ظروف كل دولة وقدراتها؛

هـ) ألا تؤثر سلباً على نمو النقل الجوي، لا سيما في الدول النامية؛

و) أن تساهم في تحقيق تكافؤ الفرص لكافة الدول وأن تنفّذ تشوّه السوق؛

ز) أن تحظى بالدعم من خلال وسائل التنفيذ الملائمة، بما في ذلك التمويل ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

ح) ألا تستبعد أي مصدر طاقة مُحدّد أو أي مسار أو مواد أولية أو تكنولوجيا طالما أنها مطابقة لمعايير الاستدامة في خطة كوريا؛

ط) أن تراعي التوقعات الواردة في تقرير الهدف العالمي الطموح طويل الأجل والتحليل اللاحق الذي تجريه لجنة حماية البيئة؛

ي) أن تراعي الأهداف وخرائط الطريق التي تضعها الدول لخفض الانبعاثات الصادرة عن الوقود وأي التزامات أخرى تتعهد بها الصناعة؛

ك) ألا تترتب عليها أي تدابير إلزامية لتحقيق هذه الرؤية المشتركة والهدف من هذا الإطار؛

ل) أن تساهم في التخفيف من تلوث الهواء، مع تعظيم الفوائد التي تعود على كل من الصحة العامة والمناخ؛

٥- ينبغي للدول أن تنفّذ السياسات اللازمة لتحقيق الرؤية المشتركة على نحو مُستدام اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً ووفقاً للظروف الخاصة والقدرات التي تتمتع بها كل دولة من الدول الأعضاء.

٦- ينبغي للدول، عند إعداد هذه السياسات، النظر في الجدوى من وضع قائمة غير شاملة وغير إلزامية بعناصر السياسات الواردة المُدرجة في "مجموعة الأدوات" والتي ترد في الفقرة (١٨) أدناه والنظر في منافعها، مع الإشارة إلى أن المواد الإرشادية للإيكافو تُعطي مزيداً من التفاصيل بشأن هذه العناصر الممكن إدراجها في السياسات، مع ملاحظة أن هذه المواد الإرشادية لا تُرجح كفة سياسات محددة.

٧- ينبغي للدول، عند إعداد سياساتها وتنفيذها، الإقرار بما يلي:

(أ) ضرورة وفائدة إعداد توليفة من السياسات وفقاً لخطة وطنية منسقة ومتناسكة من أجل تعزيز إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، مع الإشارة إلى أنه ليس من المرجح أن تتمكن سياسة واحدة من تحقيق أفضل النتائج وأكثرها كفاءةً، وأن مجموعة السياسات الملائمة ستختلف من دولةٍ إلى أخرى بسبب الظروف الوطنية المختلفة؛

(ب) ضرورة مراعاة آثار التكلفة والقدرة على تحمل هذه التكلفة عند إعداد هذه السياسات، مع تجنب التدابير المتجاوزة لحدود الأقاليم؛

(ج) ضرورة مراعاة أحدث التطورات العلمية والتكنولوجية عند إعداد هذه السياسات؛

(د) أهمية أن تتصف السياسات بمستوى من الشفافية واليقين والاستقرار في نظر مشغلي الطائرات ومنتجي المواد الأولية ومنتجي الوقود والمؤسسات المالية والجهات المعنية الأخرى؛

(هـ) الحاجة إلى سياسات تُطبّق وفقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو والوثائق ذات الصلة بها وأي اتفاقات ثنائية أو متعدّدة الأطراف قائمة بين الدول، مع مراعاة المبادئ الأساسية لعدم التمييز والفرص المتكافئة والمنصفة وتفاذي تشوّه السوق بشكل خاص.

٨- ينبغي للدول أن تعمل معاً من أجل ضمان توافق السياسات قدر الإمكان وجعلها ملائمة للظروف السائدة في الدول والأقاليم كهدفٍ على الأمد الطويل.

٩- الرؤية المشتركة هي عملية تعاونية تلتزم بموجبها مختلف الجهات المعنية باتخاذ إجراءات محددة، كما ينبغي على الدول تشجيع الجهات المعنية على تخطيط الإجراءات الخاصة بها وإعدادها وتنفيذها من أجل المساهمة في تحقيق الرؤية المشتركة، حسب الاقتضاء، بما في ذلك ما يلي:

(أ) مشغلو الطائرات من أجل إعطاء الأولوية للتفاوض على وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران والتعاون بشأنه وشرائه تجارياً؛ وتسهيل التواصل مع المسافرين وشاحني البضائع جواً وشركات الشحن الجوي التي ترغب طوعاً في خفض بصمتها في مجال السفر الجوي من خلال شراء وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران؛ وتنفيذ تدابير لزيادة مواعمة وقود الطيران المُستدام مع أسطولهم؛

(ب) المطارات من أجل التخطيط للتغييرات في البنى التحتية الضرورية للمطارات لضمان كفاءة التوريد والوصول إلى الوقود السهل الإحلال وتنفيذها والنظر في سبل ابتكارية لتقاسم تكلفة التغييرات الهيكلية في سلسلة القيمة بالتعاون مع مشغلي الطائرات ومنتجي الوقود والجهات المعنية الأخرى؛

(ج) مصنّعو الطائرات والمحركات ومنتجو الوقود لتسريع وتيرة العمل حرصاً على ضمان إمكانية استخدام وقود الطيران المُستدام بنسبة ١٠٠ في المائة في الطائرات الجديدة وتلك التي لا تزال قيد الإنتاج والطائرات الحالية، ما أن تثبت سلامة ذلك ووفقاً لالتزاماتهم المُعلن عنها، والابتكار من أجل فهم الفرص التي تُقدّمها مصادر الطاقة النظيفة الأخرى على الأمد الطويل والاستفادة منها إلى أقصى حدّ؛

(د) منتجو الوقود من أجل تعزيز الابتكار والاستثمار في وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وإثبات إمكانية استخدامها من الناحية الفنية وقابلية النشر والاستدامة لأنواع الوقود هذه وفقاً لأحكام خطة كورسيا؛

(هـ) خطط ترخيص مستوى الاستدامة التي اعتمدها الإيكاو من أجل تسريع وتيرة ترخيص الاستدامة لتأهيل وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران وفقاً لشروط خطة كورسيا؛

(و) الجهات المسؤولة عن وضع القواعد الخاصة بالوقود، لا سيّما الجمعية الأمريكية للاختبار والمواد (ASTM)، للعمل مع كافة الجهات المعنية من أجل تسريع عملية تأهيل واعتماد مسارات إنتاج الوقود الإضافية.

١٠- ينبغي للدول أن تضيف في خطط عملها الوطنية، متى أمكن، سياساتها وإجراءاتها وخرائط الطريق لديها بشأن إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وسائر مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، من أجل القيام بما يلي:

(أ) تحديد الموارد والقدرات والعوامل الأخرى اللازمة (مثلاً فيما يخص بناء القدرات والوصول إلى التكنولوجيا)؛

(ب) مساعدة الإيكاو على صقل تدابير بناء القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك تسهيل الحصول على التمويل، وفقاً لحاجات كل دولة؛

(ج) إجراء تحديد كمّي في خططها ودعم عمل الإيكاو في رصد التقدّم نحو تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل.

١١- ينبغي رصد تنفيذ الإطار العالمي بشكلٍ متواصلٍ واستعراضه بشكلٍ دوري، بما في ذلك من خلال عمليّات التقييم التي تجريها الإيكاو في كل سنة والدعوة لعقد المؤتمر الرابع لأنواع وقود الطيران البديل. وينبغي على الإيكاو في هذا الصدد أن تعمل، مسترشدةً بالمساهمة الفنية التي تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، على تحديد وتطوير منهجيات لرصد ما يلي:

أ) التقدّم في خفض الانبعاثات الناتجة عن وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، لا سيما من خلال جمع الإيكاو للإجراءات التي تتخذها الدول وفقاً لخططها الوطنية وآليات الإبلاغ الأخرى الخاصة بها وتجميعها وتحليلها؛

ب) التقدّم في وسائل دعم التنفيذ على الصعيدين العالمي والإقليمي، بما في ذلك التمويل، لتحقيق خفض الانبعاثات المنبثقة عن وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران من أجل تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل، بما في ذلك جمع الإيكاو للإجراءات التي تتخذها الدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى وتجميعها وتحليلها؛

ج) آثار النمو المُستدام لصناعة الطيران، والتوزيع الجغرافي لإنتاج وقود الطيران المُستدام، وآثار التكلفة (بما في ذلك تكاليف السفر وسعر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة) والمحافظة على فرص متكافئة ومنصفة لإنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، مع التطلّع إلى أن تكون هناك مواقع إنتاج في جميع أقاليم الإيكاو قبل موعد انعقاد المؤتمر الرابع للطيران وأنواع الوقود البديل.

الركيزة الأساسية رقم ٢ - الإطار التنظيمي

١٢- تحقيقاً للشفافية واليقين والاستقرار على المستوى التنظيمي والمحافظة على السلامة البيئية بالنسبة لمنتجات المواد الأولية ومنتجات الوقود والمؤسسات المالية، ينبغي استخدام معايير استدامة خطة كورسيا وترخيص الاستدامة ومنهجية التقييم لانبعاثات دورة الحياة المستخدمة لأنواع الوقود المؤهل على أنها الأساس المقبول لأهلية وقود الطيران المُستدام والوقود البديل منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى المستخدمة في الطيران الدولي.

١٣- ينبغي للإيكاو والدول والصناعة أن تكتفّ جهودها من أجل زيادة عدد خطط ترخيص الاستدامة المعتمدة من جانب الإيكاو في كافة الأقاليم من أجل تسريع وتيرة ترخيص الاستدامة لوقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة المؤهلة وفقاً لشروط خطة كورسيا، بدون استثناء أي مصدر وقود مُحدّد أو مسار أو مواد أولية أو تكنولوجيا ما. وفي هذا الصدد، فإن الإيكاو مدعوة، بمساهمات فنية ومحايدة تقدّمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إلى الإسراع بإنشاء واعتماد خطط جديدة لترخيص استدامة وقود الطيران المُستدام والوقود البديل منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، والتعجيل بتحليل قيم دورة الحياة لمصادر الوقود الجديدة ومساراتها والموافقة عليها.

١٤- ينبغي للإيكاو والدول والصناعة والجهات المعنية الأخرى أن تعمل مع هيئات وضع قواعد الوقود، على غرار الجمعية الأمريكية للاختبار والمواد، من أجل تسريع وتيرة ترخيص مسارات إضافية لإنتاج الوقود، من أجل تحقيق أكبر قدر ممكن من المصادر المُرخّصة لوقود الطيران المُستدام ووقود الطيران المنخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة.

١٥- يمكن لوجود منهجيات احتساب قوية مثل منهجية احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود والإبلاغ عنها بمقتضى نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا (CORSA MRV) أن يوفر الثقة في استخدام أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي، والمطالبة من قِبَل مشغلي الطائرات بالفوائد البيئية الناتجة عنها. مع ملاحظة أن منهجيات الاحتساب هذه يمكن أن تساعد على دعم رصد التقدم المُحرز نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل. وينبغي أن يُراعى في هذه المنهجيات وما يرتبط بها من أطر للإبلاغ المعلّمة التالية التي تسعى إلى تعزيز الشفافية والدقة والاتساق والقابلية للمقارنة والاكتمال:

- أ) ضمان التغطية العالمية للانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران المدني الدولي، وذلك في إطار رصد التقدم المُحرز نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي الطويل الأجل؛
- ب) دعم تطبيق المنهجيات بشكل متسق فيما بين الدول بطريقة شفافة؛
- ج) تمكين الإبلاغ الدقيق عن الانبعاثات، بما في ذلك استخدام أنواع الطاقة الأنظف للطيران المدني الدولي؛
- د) ضمان السلامة البيئية من خلال تقادي ازدواج العد، بما في ذلك بين أنشطة الطيران المدني المحلي وأنشطة الطيران المدني الدولي؛
- هـ) استخدام معلومات الانبعاثات التي تم التحقق منها، مع تعزيزها بمعلومات أخرى للتحقق من بيانات الانبعاثات المبلغ عنها أو مصادقتها؛
- و) تعزيز فعالية التكلفة باستخدام منهجيات احتساب وإجراءات إبلاغ مبسطة؛
- ز) تقادي فرض عبء إداري زائد على الدول ومشغلي الطائرات؛
- ح) الاستفادة، قدر الإمكان، من المنهجيات والإجراءات الحالية في إطار منهجية احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود والإبلاغ عنها بمقتضى نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا (CORSA MRV).

١٦- ينبغي للإيكاو، بمساهمات فنية تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن تُجري دراسة لنظم احتساب قيم الانبعاثات الناجمة عن استهلاك الوقود في مجال الطيران الدولي المستخدمة حالياً في السوق المفتوحة. ويتعين أن تشمل هذه الدراسة استكشافاً أولياً لما يُسمى بمفهوم "الحجز والمطالبة" لتقييم مدى ملاءمته وإمكان تطبيقه، مع مراعاة المستجدات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى في هذا الصدد، بما في ذلك المادة ٦ في اتفاق باريس. والقصد من الدراسة هو تحسين فهم هذه المفاهيم ونظم الاحتساب، وتحديد المجالات التي يمكن تناولها بمزيد من التباحث. ويمكن أن يساعد هذا العمل على تحديد الدور الذي يمكن أن تؤديه الإيكاو، إن وجد، في إطار دعم هذه النظم لتسهيل الحصول على الفوائد البيئية لأنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران الدولي، وضمان السلامة البيئية دون تثبيط الإنتاج العالمي لهذه الأنواع من الوقود، لا سيما في البلدان النامية.

الركيزة الأساسية رقم ٣ - دعم التنفيذ

١٧- ينبغي أن تُتاح لجميع الدول إمكانية المشاركة في جميع مراحل إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى في مجال الطيران، وتُشجّع جميع الدول والمناطق على العمل معاً بروح التضامن لضمان وجود جهد عالمي حقيقي للمساهمة في العمل الرامي إلى تحقيق خفض الانبعاثات من خلال مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران والاستفادة منه.

١٨- يتطلب التوسع العالمي في إنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى برنامجاً قوياً وواسع النطاق لبناء القدرات ودعم التنفيذ. وتُشجّع الدول والإيكاو ومؤسسات الصناعة والأوساط الأكاديمية والجهات المعنية الأخرى على العمل معاً لإنجاز برنامج من هذا القبيل يحقق ما يلي:

(أ) يقرّ بالحاجة إلى تقديم دعم موسّع وقوي وموجّه ومخصّص يُراعي مختلف مراحل الاستعداد على امتداد كامل سلسلة القيمة في وقود الطيران المُستدام والوقود البديل منخفض الكربون، كما يراعي اختلاف الظروف عبر الدول والمناطق؛

(ب) يُسهّل الشراكات والتحالفات والتعاون بين الدول وجميع الجهات المعنية، بما في ذلك التعاون الإقليمي الذي قد يُفضي إلى إيجاد حلول إقليمية لإنتاج الوقود بكفاءة؛

(ج) يشمل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات وجهود تطوير التكنولوجيا بين الدول، ولأجل ذلك ينبغي أن توفّر الإيكاو منصة لتسهيل هذا التبادل وتتبع التقدم المحرز؛

(د) يدعم الدول في تخطيطها وإعدادها وتنفيذها للسياسات الوطنية والإقليمية التي يمكن تطبيقها عبر جميع مراحل سلسلة إمداد الوقود، بما في ذلك عناصر السياسات المحتملة التالية التي تشكل جزءاً من "مجموعة الأدوات" غير الشاملة (سبقت الإشارة إليها في الفقرة ٦ أعلاه):

(١) تعزيز الشراكات والتحالفات والتعاون بين الجهات المعنية المختلفة، بما في ذلك (حسب الاقتضاء) مع مشغلي الطائرات والمطارات ومصنعي الطائرات والمحركات ومنتجي الطاقة والمؤسسات المالية؛

(٢) الحوافز الحكومية، بما في ذلك القروض والمنح والإعفاءات الضريبية والدعم التنظيمي والآليات الأخرى الخاصة بما يلي:

- البحث والتطوير بما في ذلك تحديد مستوى الاستعداد التكنولوجي؛
- تحديد مصادر الخامات الأولية المحتملة؛
- تطوير وتسريع إنتاج الخامات الأولية؛
- تطوير وتسريع إنتاج الوقود؛

(٣) الأهداف و/أو المهام الرامية إلى تحقيق ما يلي:

- مستويات خفض الانبعاثات؛
 - التوسع في استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
 - مستويات مزج الوقود؛
- (٤) تحديد أنواع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى كأولويات لتمويل جهود إزالة الكربون على مستوى الاقتصاد، عندما يكون ذلك مفيداً؛
- (٥) التشجيع على زيادة عدد خطط ترخيص الاستدامة المعتمدة من قِبَل الإيكاو فيما يخص وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- (٦) التشجيع على إجراء دراسات الجدوى الخاصة بوقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- (٧) التشجيع على إجراء التغييرات الضرورية في المطارات والبنية الأساسية لإمدادات الطاقة؛
- (٨) التشجيع على استخدام الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون؛

هـ) يسمح بتحديث إرشادات الإيكاو التفصيلية بانتظام بشأن "مجموعة أدوات السياسات" و"القواعد الأساسية"، حيثما ينطبق ذلك، لتقدير التكاليف والاستثمارات اللازمة وإمكانات الإنتاج، للمساعدة في توفير المعلومات للدول عند نظرها في اختيار السياسات الوطنية والإقليمية التي تتناسب مع ظروفها، مع ملاحظة أن هذه الإرشادات لا ترجّح كفة سياسات محددة؛

و) يدعم تقديم دراسات الجدوى والمشاريع التجريبية وخطط "إثبات المفهوم" بشكل متواصل، مما قد يسهّل الحصول على الاستثمارات لتنفيذها؛

ز) إعداد وتوفير التدريب لزيادة وعي الدول واستعدادها، وكذلك لدعم استعداد مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون لجذب الاستثمارات، بما في ذلك التدريب على الجوانب المالية لتطوير المشاريع والتخطيط المالي وترويج الاستثمار؛

ح) يساعد في إعداد الجوانب الهامة من خطط العمل وخرائط الطريق الوطنية، بما في ذلك إرشادات وأدوات الإيكاو، وشراكات الدعم بين فرادى الدول، مع ملاحظة أن خطط العمل الوطنية قد تتضمن أيضاً معلومات عن احتياجات محددة من المساعدات لتنفيذ التدابير الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، مما قد يسهّل الوصول إلى الاستثمار والتكنولوجيا.

١٩- تُعد القدرة على استخدام التكنولوجيا أمراً حتمياً بالنسبة للدول للمساهمة في إنتاج ونشر الطاقة النظيفة والاستفادة منها. وبناءً على ذلك، تلتزم الدول ودوائر الصناعة، وفقاً لما جاء في الفقرة ١٤ من الديباجة أعلاه، بتعزيز وتيسير

النقل الفعّال للتكنولوجيا، لا سيما إلى البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، وذلك تمثيلاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB)، من خلال المهارات الفنية الشاملة والتصنيع والمعالجة والمعدات، ومع مراعاة الفوائد العالمية الناجمة عن زيادة إمدادات الطاقة النظيفة.

٢٠- ينبغي أن يُقدّم الدعم في شكل بناء القدرات والتنفيذ في الإيكاو بطريقة تتسم بالكفاءة والفعالية والاتساق في إطار نهج "الإيكاو الواحدة"، بما في ذلك خلال جميع مراحل إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، بالاستفادة من نجاح "برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في خطة كورسيا" (ACT-CORSIA) و"برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المُستدام" (ACT-SAF). وتُشجّع الدول على إعداد مشاريع محددة في إطار "برنامج الإيكاو للتعاون الفني".

٢١- تمثيلاً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ينبغي للدول تقديم مساهمات منتظمة وذات قيمة في "صندوق التبرعات في مجال البيئة" وغيرها من المساهمات العينية (مثل الإعارات) لدعم تنفيذ "برنامج الإيكاو الكبير لبناء القدرات ودعم التنفيذ الذي يهدف إلى مساعدة البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، بما في ذلك، على سبيل الأولوية، دراسات الجدوى والتكيف التكنولوجي.

٢٢- كما تشجّع دوائر الصناعة على توفير الخبرة والدعم المالي لدعم تنفيذ برنامج بناء القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك، على سبيل الأولوية، دراسات الجدوى والتكيف التكنولوجي.

٢٣- ينبغي أن ترصد الإيكاو بانتظام بالتقدم المحرّر وفعالية جهود بناء القدرات ودعم التنفيذ، بما في ذلك ضمان وجود موارد كافية لتنفيذ برنامج الدعم الخاص بها، كجزء من وسائل التنفيذ عموماً. وفي هذا الصدد، ينبغي للإيكاو أن تنظر في وضع المنهجيات اللازمة للرصد وتقديم التقارير إلى الدول، بما في ذلك معلومات عن أماكن توافر جهود الدعم التي تقدّمها وتكلفة تلك الجهود.

الركيزة الأساسية رقم ٤ - التمويل

٢٤- كما أقرّ قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، في الفقرة ١٧ منه بأن: "من شأن وسائل التنفيذ المتناسبة مع مستوى الطموح، بما في ذلك التمويل، أن تعزّز تحقيق الهدف الطموح الطويل الأجل. وهي تتطلب استثمارات كبيرة من الدول، وفقاً لظروفها الوطنية، وبوسع الإيكاو أن تستخدم مختلف الطرائق و/أو آليات التمويل الممكنة لتيسير التمويل ودعم الاستثمار من أجل تنفيذ تدابير محددة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران".

٢٥- وفقاً للتقرير عن الجدوى من وضع هدف طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران المدني الدولي، سيكون مورّدو الوقود بحاجة إلى استثمار ما يصل إلى ٣.٢ تريليون دولار حتى عام ٢٠٥٠ في إنتاج أنواع الطاقة النظيفة للطيران، وستكون هناك حاجة إلى استثمارات إضافية للتدابير الأخرى الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران، بما في ذلك تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية. ويمثّل حجم هذا الاستثمار تحديات وفرصاً للإيكاو والدول والجهات المعنية الأخرى، بما في ذلك مجتمع التمويل.

٢٦- فيما يتعلق تحديداً بالتمويل، طلب قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، في الفقرتين ١٨ (أ) و(ب) من المجلس ما 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."

٢٧- ويجب التقدّم على وجه السرعة، وبشكل متزامن، في تحقيق مطالب هاتين الفقرتين من قرار الجمعية العمومية، اللتين تكملان برنامجاً قوياً للمساعدة والتعاون مخصّصاً للهدف الطموح العالمي الطويل الأجل وذلك على النحو المطلوب في الفقرة ١٨ (ج) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، من أجل معالجة التحدي المتمثل في توسيع نطاق وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى على المستوى العالمي بطريقة مُستدامة، بما في ذلك معالجة الشواغل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

٢٨- وسعيًا لتحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل، ينبغي أن يكون الهدف الأولي للإيكاو والدول الأعضاء فيها، فيما يخص التمويل، هو أن تدعم الدول، لا سيما البلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، لتحسين الحصول على أنواع التمويل منخفض التكلفة، وزيادة الحماية من المخاطر في المشاريع الرامية إلى إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى من أجل تعزيز الاستدامة وتحفيز الاستثمار، وذلك تمهيداً مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٢٩- كذلك فإن التدابير الرامية إلى جذب المزيد من الاستثمار من بنوك التنمية وأسواق رأس المال الأخرى لإنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى تُعد أساسيةً لجهود الإيكاو بموجب قرار الجمعية العمومية ٤٠-٢٢، وليس بما يؤثر عليها، لا سيما الفقرة ٨، وذلك من أجل "الاستمرار في تعزيز شراكات المنظمة مع المؤسسات المالية لإعطاء الأولوية أو لإدراج الطيران في خططها وبرامجها، وذلك بهدف تيسير حصول الدول على الأموال أو على التمويل لمشاريعها الإنمائية في مجال الطيران."

٣٠- وتتطلب بعض أدوات التمويل (مثل التمويل المختلط والشراكات بين القطاعين العام والخاص) تعاوناً كبيراً وتضافراً بين الجهات المعنية، بما في ذلك الدول والصناعة والمؤسسات المالية العامة والخاصة، لتقليل مخاطر الاستثمار. وهناك دور تضطلع به الإيكاو والدول الأعضاء فيها للمشاركة في هذا التعاون بين شتى الجهات المعنية حسب الاقتضاء، فيما يخص التدابير التي يمكن اتخاذها لإزالة مخاطر الاستثمار.

٣١- وتؤدي الإيكاو والدول ودوائر الصناعة دوراً رئيسياً في الدعوة إلى زيادة الاستثمار في وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى من خلال زيادة الوعي والفهم بين مجتمع التمويل الدولي بشأن ما يلي:

- (أ) الالتزام الجماعي من جانب الدول ودوائر الصناعة لتحقيق الهدف الطويل الأجل؛
- (ب) أهمية النمو المُستدام لقطاع الطيران الدولي بما في ذلك الروابط الاقتصادية والاجتماعية والتدفقات التجارية؛
- (ج) فوائد استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى لمعالجة مساهمة الطيران في تغير المناخ؛
- (د) العمل القوي الذي اتخذته الإيكاو والدول والصناعة من أجل توسيع نطاق استخدام وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- (هـ) الفوائد الاقتصادية والاجتماعية المباشرة وغير المباشرة التي تعود على الدول عبر سلسلة قيمة إنتاج وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون؛
- (و) حجم الطلب على وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- (ز) الصعوبات القائمة في الحصول على التمويل اللازم والمعتدل التكلفة لمشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى؛
- (ح) الفرص الاستثمارية والعوائد المحتملة.

٣٢- وفي إطار جهود التوعية هذه، ينبغي أن تعمل الدول والإيكاو على تعزيز وتعميق مشاركتها وحوارها مع أوساط التمويل الدولي والجهات المعنية الأخرى، بما في ذلك:

- (أ) المؤسسات المالية العامة والخاصة، بما في ذلك البنوك دون الوطنية والإقليمية والمتعددة الأطراف؛
- (ب) أسواق رأس المال الخاصة، بما في ذلك المستثمرون وشركات التأمين؛
- (ج) التحالفات الرأسمالية والمصرفية؛
- (د) الدول المانحة؛
- (هـ) الصناديق وأدوات الاستثمار التابعة للأمم المتحدة وغيرها المعترف بها دولياً؛
- (و) منتجور الطاقة.

٣٣- وينبغي أن تعد الإيكاو، بالتعاون مع الدول، سلسلة من دراسات الحالة لنجاح مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، وذلك بالاستفادة من الأمثلة في المناطق ذات الخصائص والمخاطر الاستثمارية المختلفة. ويمكن لدراسات الحالة هذه أن تساعد كلاً من أصحاب المشاريع والمستثمرين المحتملين من خلال تقديم أمثلة على مسارات الاستثمار "المجربة والمختبرة" وغرس الثقة في إمكانية تحقيق فرص الاستثمار.

٣٤- وتحيط الدول علماً وتعرب عن ترحيبها بإنشاء "مركز الإيكاو للاستثمار المالي"، عملاً بما جاء في الفقرة ١٨ أ) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، وتتطلع إلى أن يبدأ عمله في تسهيل التوصل إلى الإمكانيات الاستثمارية العامة والخاصة والتمويل من المؤسسات المالية، مع إيلاء الأولوية إلى تخصيصها للبلدان النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة، فيما يتعلق بالمشاريع التي تساهم في التخلص من انبعاثات الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي، بما في ذلك توسيع نطاق إنتاج ونشر أنواع وقود الطيران المُستدام ووقود الطيران منخفض الكربون وغير ذلك من مصادر الطاقة النظيفة في مجال الطيران، وكذلك تشجيع الاستثمارات الجديدة والإضافية لهذا الغرض.

٣٥- وكخطوة أولى، ينبغي أن تضع الإيكاو على وجه السرعة الهيكل والقدرات اللازمة من أجل تفعيل مبادرة "مركز الإيكاو للاستثمار المالي" المقترحة. ويجب أن يحدد هذا العمل بشكل واضح الكيفية التي تكمل بها هذه المبادرة الجهود المبذولة ككل من أجل بناء القدرات وتنفيذها فيما يتعلق بالتخلص من انبعاثات الكربون الناجم عن أنشطة الطيران، بما في ذلك "برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في مجال وقود الطيران المُستدام" (ACT-SAF).

٣٦- ويمكن أن تشمل الأنشطة الأساسية لمركز الإيكاو للاستثمار المالي ما يلي:

أ) إعداد منصة لربط مشاريع التخلص من انبعاثات الكربون الناجمة عن أنشطة الطيران مع المستثمرين المحتملين من القطاعين العام والخاص، بما في ذلك وظيفة "التوفيق"، ما من شأنه أن يساعد المستثمرين بالتالي على التعرف على المشاريع وتقييمها؛

ب) العمل مع مختلف الجهات المعنية على استكشاف آلية مبتكرة للتمويل والتخفيف من المخاطر، بحيث تتواءم مع جهود خفض الكربون في قطاع الطيران وحفز الاستثمارات، وتعزيز التعاون بين الجهات المعنية لتعبئة الموارد المالية بشكل فعال (على سبيل المثال، تعزيز الشراكات مع القطاعين العام والخاص؛

ج) التعاون مع المؤسسات المالية، مثل بنوك التنمية، لإنشاء مسارات لتمويل المشاريع؛

د) وضع قاعدة بيانات لشئى مصادر التمويل، بالإضافة إلى شروطها وأحكامها، ليتمكن أصحاب المشاريع من الاعتماد عليها؛

هـ) إعداد مجموعة أدوات من الشروط النموذجية (الشروط الأساسية حسب احتياجات المستثمرين) لتمويل وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى.

٣٧- لن يكون رأس المال الخاص وحده كافياً للتوسع في عمليات إنتاج ونشر وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى. وستكون هناك حاجة لاستثمارات كبيرة من القطاع العام، بما في ذلك التمويل الميسر، حسب الاقتضاء، لتمويل بعض مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، لا سيما في البلدان النامية، وفي البلدان ذات الاحتياجات الخاصة.

٣٨- وتُعزُّ الدول بالدور المهم الذي يمكن أن تؤديه الإيكاو في تشجيع زيادة تدفقات التمويل، بما في ذلك تدفقات التمويل الجديدة والإضافية، حسب الاقتضاء، وصرفها بشكل شفاف وفعال. ويتعين على الإيكاو والدول الأعضاء فيها ضمان "ألا تدخر جهوداً" في استكشاف السبل الكفيلة بدعم هذه الأهداف.

٣٩- وتحقيقاً لهذه الغاية، تؤكد الدول على أهمية الفقرة ١٨ (ب) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، وتوافق على أنه ينبغي للإيكاو أن تسرع عملها لمواصلة النظر في إنشاء مبادرة لتمويل المناخ أو آلية تمويل في إطار الإيكاو، مع معالجة الصعوبات المالية والمؤسسية والقانونية المحتملة. وعلى ضوء القرار الذي اتخذته المجلس مؤخراً بإجراء دراسة بشأن النظر في إنشاء مبادرة للتمويل المناخي أو آلية تمويل تكون تابعة للإيكاو، يجب استكمال هذا العمل لتتظير فيه الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثانية والأربعين، وفقاً للفقرة ١٨ (ب) من القرار ٤١-٢١.

٤٠- وتقرّ الدول بأن مجلس الإيكاو، في سياق عمله لإعداد التقرير بموجب الفقرة ١٨ (ب) من قرار الجمعية العمومية ٤١-٢١، ينبغي عليه أن ينظر في النواحي التالية، من بين نواحٍ أخرى عديدة:

(أ) تحقيق الهدف العالمي الطموح طويل الأجل بأسلوب منصف ومُستدام؛

(ب) الدور الذي يمكن أن تؤديه مبادرة للتمويل المناخي أو آلية للتمويل في تعزيز واستكمال عمل مبادرة مركز الإيكاو للاستثمار المالي وغيرها من آليات المنظمة كبرنامج (ACT-SAF) وبرنامج الإيكاو للتعاون الفني وصندوق الإيكاو للتبرعات في مجال البيئة؛

(ج) ضرورة إجراء تحليل للثغرات لتحديد مواطن الاحتياجات المحددة، مع إيلاء الانتباه للدول النامية والدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

(د) هدف تعزيز زيادة إنتاج وقود الطيران المُستدام حول العالم، وما يصاحب ذلك من فوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية تجنيها كل الأقاليم.

٤١- تتواصل الجهود، على الصعيد العالمي، لحشد التمويل من أجل العمل المناخي، وتعظيم الموارد، التي تشمل التمويل الميسر، حسب الاقتضاء، من أجل دعم التحول إلى الطاقة النظيفة. وينبغي أن يكون لقطاع الطيران دور في هذه الجهود لدعم تحوُّله وتحقيق الهدف الطموح العالمي طويل الأجل.

٤٢- وينبغي أن تبدأ الإيكاو والدول الأعضاء فيها مسار عمل لتحديد أي ثغرات وتحليلها، ورصد التطورات الهامة في الأمم المتحدة وفي أوساط التمويل الدولي بشكل فعال، ويشمل ذلك جملة أمور تتضمن صندوق المناخ الأخضر وتجديده القادم، وتحالف مالكي الأصول ذات الصافي الصفري من الانبعاثات، وبيان رؤية مصارف التنمية المتعددة الأطراف، وذلك من أجل تحديد الفرص المتاحة لزيادة ما يخصصه أو يعتمده القطاع العام والخاص من رأس مال لمشاريع التخلص من الكربون في قطاع الطيران، ولا سيما مشاريع وقود الطيران المُستدام وأنواع وقود الطيران منخفض الكربون ومصادر الطاقة النظيفة الأخرى، ومتابعة تلك الفرص متابعة دقيقة.

— انتهى —