



الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

مونتريال، من ٧ إلى ٩/١٠/٢٠٠٩

البند ١ من جدول الأعمال: الأهداف الطموحة وخيارات التنفيذ

تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

ورقة معلومات

الموجز

تقدم هذه الورقة نتائج اجتماعات ومداولات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

١- المقدمة

١-١ توفر هذه الورقة مرجعا موحدًا لنتائج اجتماعات ومداولات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وبرنامج العمل (التذييل (ألف)) الذي اعتمده الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بتوافق الآراء، ووافق عليه فيما بعد مجلس الايكاو في دورته ١٨٧. كما تقدم الورقة مجموعة من التوصيات التي أعدت تحت مسؤولية رئيس ونائب رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (التذييل (باء)).

٢- المعلومات الأساسية

١-٢ انعقد الاجتماع الرابع والختامي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في مونتريال من ٢٥ إلى ٢٧/٥/٢٠٠٩، مع تكريس يوم (٥/٢٤) الذي سبق يوم اجتماعات الفريق العامل، وذلك بحضور ١٤ مشاركًا من أصل ١٥ مشاركًا.

٢-٢ وأنهى الاجتماع النظر في البنود الواردة في جدول أعماله. ولم يُعدّ رئيس الفريق الملخصات اليومية لأن برنامج العمل تضمن نتائج المداولات، وهو التذييل (ألف) بهذه الورقة، والتوصيات التي أصدرها الرئيس والواردة في التذييل (باء) وكذلك تقريره. ولم يوافق المجلس على توصيات الرئيس وتقريره على أساس أن ذلك لا يعبر عن توافق آراء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٣- موجز الاجتماع

١-٣ اعتُبر الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه اجتماع الفريق الختامي ومن ثم يجب أن تنفذ الولاية المنصوص عليها في المرفق (ك) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢. ولذلك ركز الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ جهوده من أجل حل المسائل المتعلقة ذات الصلة بالأهداف الطموحة والمتعلقة بالتدابير القائمة على آليات السوق. وأنجز ولايته من خلال إصدار تقرير تضمن "برنامج العمل" وذلك استجابة لولايته.

٢-٣ وعُرض ما مجموعه ثلاث ورقات عمل واثنان عشرة ورقة معلومات على الاجتماع لمساعدته على إجراء مداولات بشأنها وتزويده بمعلومات عنها. وقدمت الأمانة العامة ورقات معلومات، كما قدمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والتحالف الدولي للطيران المستدام، وهي جهات غابت عن هذا الاجتماع، وعرض مشارك من الولايات المتحدة ورقتي معلومات، كما عرض الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق وورقتي معلومات أخريين.

٤- التطورات بشأن الأهداف الطموحة العالمية

١-٤ عرضت الرئيسة المشاركة للفريق العامل المعني بالأهداف الطموحة العالمية (GW/4)، ورقة العمل رقم ٢ وأفادت بأن الفريق العامل الرابع استطاع إصدار توصية بخصوص الأهداف التطلعية العالمية في شكل الوقود المستخدم بكفاءة في الأجل القصير والمتوسط والطويل، غير أن الفريق العامل لم يستطع التوصل إلى توافق آراء بشأن تحديد الأهداف التي تعبر عن طموح أكبر.

٢-٤ وأوصى الفريق العامل بتحديد الأهداف التطلعية العالمية التالية، والتي اعتمدها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ؛ بإدخال تحسينات سنوية بنسبة ٢٪ على مستوى استخدام الوقود بكفاءة في الأجل القصير إلى غاية عام ٢٠١٢، وتحسينات سنوية بنسبة ٢٪ على مستوى استخدام الوقود بكفاءة في الأجل المتوسط إلى غاية عام ٢٠٢٠ أو عام ٢٠٢٥ (اتفق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على تحديد عام ٢٠٢٠) وتحسينات سنوية بنسبة ٢٪ على مستوى استخدام الوقود بكفاءة في الأجل الطويل أي من عام ٢٠٢١ إلى غاية عام ٢٠٥٠.

٣-٤ ووفقاً لورقة العمل رقم ٢، يمكن مقارنة هذه الأهداف بتلك التي عبر عنها الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والتي تعادل إدخال تحسينات سنوية بنحو ١,٢٪ على مستوى استخدام الوقود بكفاءة في الأجل القصير إلى غاية عام ٢٠١٢، وتحسينات سنوية بنحو ١,٩٪ على مستوى استخدام الوقود بكفاءة في الأجل المتوسط إلى غاية عام ٢٠٢٠ وتحسينات سنوية بنحو ١,١٪ على مستوى استخدام الوقود بكفاءة في الأجل الطويل إلى غاية عام ٢٠٥٠.

٥- التطورات بشأن التدابير القائمة على آليات السوق

١-٥ عرض رئيس الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق، ورقة العمل رقم ٣ وأفاد بأن الفريق العامل قد استعرض الأعمال التي أنجزتها الإيكاو سابقاً، وتلقى ملاحظات من مصادر مختلفة بما في ذلك صناعة الطيران وناقش مختلف التدابير القائمة على آليات السوق التي يمكن أن تسري على الطيران الدولي. واتفق الفريق العامل على أن التدابير القائمة على آليات السوق التي نفذتها الدول أو الأقاليم التي تتبع سياسات ومعايير مختلفة، في غياب إطار عالمي تعدده الإيكاو، أبعد ما تكون عن الفعالية.

٢-٥ وحدد الفريق العامل سيناريوهات ثلاثة لتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران المدني وخلص إلى أن الخيار الوسط تمثل في السيناريو (ج) الذي يتعلق بها ويقضي بأن تعتمد كل دولة من الدول المتعاقدة تدابيرها، ولكن داخل إطار الإيكاو الذي يحدد المبادئ المنفق عليها لتنفيذ هذه التدابير بما في ذلك مدى مساهمتها في

الأهداف العالمية. واعتبر هذا السيناريو أفضل من الخيارات الأخرى لأنه يتيح خطة منسقة تسمح لسياسات الدول المتعاقدة كل على حدة، وإن كانت طوعية، بأن تشكل لبنات أساسية نحو إقامة نظام عالمي. ويمكن أن يتضمن هذا السيناريو نظام رسوم الانبعاثات ونظام الاتجار بها.

٣-٥ وأوصى الفريق العامل بأنه ينبغي للعملية الرامية إلى إعداد إطار خاص بالتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي أن تتناول بشكل سليم أهم المسائل المرتبطة بتنفيذ هذه التدابير، وأن تتناول بالتحديد: (أ) المراعاة التامة لمبادئ عدم التمييز والفرص المتساوية والنزاهة الواردة في اتفاقية شيكاغو؛ (ب) المراعاة التامة للظروف المحددة والقدرات المختلفة لجميع الدول المتعاقدة والأقاليم؛ (ج) الاقتصار على اختيار أكثر التدابير كفاءة وفعالية؛ (د) تيسير الامتثال لمعايير صناعة الطيران؛ (هـ) إمكانية تنسيق التدابير القائمة على آليات السوق وعدم قابليتها للتكرار؛ (و) الأخذ في الاعتبار مسائل النطاق الجغرافي.

٤-٥ وقدم الفريق العامل موجزا عن نقاط المناقشة وخلصا عن مشروع الاستنتاجات الرئيسية للأعمال التي أنجزها، والتي شكلت أساسا لتعزيز المناقشة في الاجتماع الرابع، الذي خلص إلى أن الفريق لم يتوصل إلى أي توافق آراء بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران المدني الدولي.

٦- استعراض استنتاجات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

١-٦ بعد مناقشة المعلومات الجديدة المطروحة في الاجتماع الرابع ومراعاة أعمال الاجتماعات الثلاثة السابقة، ركز الفريق جهوده على إعداد برنامج عمل حظي بتوافق الآراء. وفي حين كان يتوقع متابعة عملية مشابهة فيما يخص مجموعة من التوصيات التي ينبغي أن يقدمها الفريق إلى المجلس، لم يكن ممكنا إنجاز ذلك خلال الاجتماع الذي كان مقررا أن يدوم ثلاثة أيام، وذلك بعد مغادرة عدد من المشاركين نتيجة إرجاء تأجيل اجتماع اليوم الثالث وقبل إنهاء المناقشة.

٢-٦ تناول رئيس الفريق العامل ونائبه في وقت لاحق التوصيات نظرا لأنه تم تخصيص يومين لصياغة التوصيات وتقرير هذا الفريق بعد انتهاء اجتماعه الرابع. وحضر هذه الجلسة عدد أقل من المشاركين وبعض المستشارين، ممن أدرجت تعليقاتهم في النتائج النهائية. ونتيجة لذلك، لا تعبر هذه التوصيات عن توافق آراء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٣-٦ يتعلق النهج الذي أوصى به الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ببرنامج عمل حيث تضع الدول كل على حدة خطط أعمال تتماشى مع ظروفها، اعتمادا على الأهداف التطلعية العالمية بخصوص الانبعاثات واستنادا إلى الدعم الذي تقدمه الإيكاو عند الضرورة.

٤-٦ أحرز الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ توفقا في الآراء بشأن الأهداف على الأجل القصير والمتوسط والطويل في شكل الوقود المستخدم بكفاءة على النحو الوارد في الفقرة ٤-٢. ولم يُحرز أي توافق في الآراء بخصوص تجاوز نطاق هذه الأهداف للتعبير عن طموح أكبر. ومع ذلك، أوصى هذا الفريق باستعراض الأهداف بصفة دورية في ضوء التقدم العلمي والتكنولوجي.

٥-٦ لن تمنح الأهداف التي اتفق عليها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أي التزامات محددة إلى الدول كل على حدة. أما الظروف المختلفة، وقدرات كل منها ومساهمة الدول النامية والمتقدمة في تركيز انبعاثات الدقيئة في الغلاف الجوي فستحدد إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة من الدول في بلوغ الأهداف الطموحة العالمية.

٦-٦ أعرب الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ عن تأييده لإعداد قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون بالنسبة لأنواع الجديدة من الطائرات.

- ٧-٦ وافق الفريق على مجموعة من التدابير التي يمكن أن تختارها الدول لتطبيقها على قطاع الطيران الدولي لديها وفقا لظروفها وقدراتها، والتي تتضمن تدابير لتيسير الحصول على المساعدة، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية.
- ٨-٦ نوقش باستفاضة دور التدابير القائمة على آليات السوق المتمثل في خفض أثر الطيران الدولي على المناخ، غير أنه لم يُحرز توافق في الآراء بشأن تطبيق هذه التدابير.
- ٩-٦ أوصى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يضع المجلس عملية تحدد إطارا للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع رفيع المستوى والاجتماع الخامس عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، بغية التعجيل بإنجاز هذه العملية.
- ١٠-٦ أُقرّ بالحاجة إلى إعداد بيانات دقيقة وكاملة عن حركة الطيران ومحروقات الوقود ويوصى بأن تنجز الأمانة العامة أعمالا أخرى في إطار السلطة المخولة لها بموجب المادة السابعة والستين، بما في ذلك تزويد البلدان النامية بالمدعم الفني والمالي لمساعدتها في هذا الشأن.
- ١١-٦ أوصى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يحث المجلس الدول على إعداد خطط عمل تبرز النهج المقترح إتباعه في هذه الدول سعيا إلى خفض آثار قطاع الطيران الدولي لديها على المناخ وتقديم هذه الخطط إلى الايكاو.

التذييل (ألف)

برنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

اعتمد الفريق هذا البرنامج بتوافق الآراء

- ١- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالأهمية الحاسمة لمعالجة تغير المناخ، وبالتالي الحاجة إلى السعي إلى إيجاد سبل وطرق لخفض وتقليص أثر انبعاثات غازات الدفيئة على المناخ العالمي، والناشئ عن الطيران المدني الدولي.
- ٢- وافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على أن قرارات هذا الفريق لا تصدر حكما مسبقا عن نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.
- ٣- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالمبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات كل منها، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.
- ٤- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعدالة لتطوير الطيران المدني على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو.
- ٥- في حين لم يُحرز أي توافق آراء، يرى بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن برنامج العمل لا يتناول الالتزامات الواردة في إطار المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو.
- ٦- بالرغم من إدخال تحسينات جوهرية على قطاع الطيران فيما يخص استخدام الوقود بكفاءة وأثر التدهور الاقتصادي الراهن، يعترف هذا الفريق بأن النمو المتوقع للحركة الجوية الدولية سيفوق المكاسب من التحسينات المتوقع جنيها حاليا من استخدام الوقود بكفاءة والتي أسفرت سنة بعد سنة عن زيادة في إجمالي محروقات الوقود .
- ٧- يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بإعداد إستراتيجية كي يتسنى للجهود المبذولة تحقيق الأهداف التطلعية العالمية.
- ٨- يكْمُن هدف عام ٢٠١٢ قصير الأجل والذي اتفق عليه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في تحسين متوسط استخدام وقود الأسطول أثناء الخدمة بكفاءة في عمليات الطيران الدولي بمعدل ٢٪ في السنة، والذي يُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم في الطن الكيلومتری الإرادي المنقول.
- ٩- اتفق الفريق على تحقيق الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل في شكل استخدام الوقود بكفاءة. ويوصي الفريق بشكل خاص بإدخال تحسينات سنوية بنسبة ٢٪ في الأجل المتوسط إلى غاية عام ٢٠٢٠. ويوصي هذا الفريق بإدخال تحسينات سنوية بنسبة ٢٪ في الأجل الطويل من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠ لتحقيق هدف تطلعي عالمي يتمثل في استخدام الوقود بكفاءة.
- ١٠- تتحدد هذه الأهداف استنادا إلى التوقعات ويوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه سيجري استعراض هذه الأهداف بشكل دوري في ضوء التقدم العلمي والتكنولوجي. ولبلوغ هذه الأهداف، ستكون هناك حاجة إلى استثمارات كبيرة في مجال التقدم التكنولوجي.
- ١١- بالإضافة إلى الأهداف المتعلقة باستخدام الوقود بكفاءة، نظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في الأهداف التي يمكن أن تُعبر عن طموح أكبر. وركزت المناقشات على تحقيق الهدف المتمثل في نمو تعادل الأثر

الكربوني بحلول عام ٢٠٢٠ وذلك في الأجل المتوسط. وناقش هذا الفريق خفض انبعاثات الكربون في الأجل الطويل. ولم يُحرز أي توافق في الآراء في كلا الحالتين، ويوصي الفريق بإنجاز مزيد من العمل فيما يخص الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل.

١٢- في حين لم يُحرز أي توافق في الآراء، يرى بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أنه سيكون من الضروري والمجدي لتحقيق نمو تعادل الأثر الكربوني في الأجل المتوسط، بخصوص خط الأساس لعام ٢٠٠٥، وكذلك لتحقيق خفض كبير في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الأجل الطويل في مجال الطيران العالمي.

١٣- لن تمنح الأهداف، بموجب الاستراتيجية الموصى بها، أي التزامات محددة إلى الدول كل على حدة. أما الظروف المختلفة، وقدرات كل منها ومساهمة الدول النامية والمتقدمة في تركيز انبعاثات الدفينة في الغلاف الجوي فستحدد إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة من الدول في بلوغ الأهداف التطلعية العالمية.

١٤- يوصي الفريق بأنه ينبغي للمجلس أن يعتمد مجموعة من التدابير التي وضعها الفريق، والتي يمكن للدول أن تختار منها ما تشاء (انظر الموقع التالي: <http://www.icao.int/>)، وتشمل تطوير التكنولوجيا المتعلقة بالطائرات، وتحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام الهياكل الأساسية، وزيادة كفاءة العمليات، والتدابير الاقتصادية/القائمة على آليات السوق، والتدابير التنظيمية. وتتضمن هذه المجموعة تدابير تيسر الحصول على المساعدة، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية.

١٥- وقدم الفريق جدولاً أولياً يوضح مجموعة التدابير، التي يمكن مواصلة تطويرها بواسطة الإيكاو. ويوصي هذا الفريق أيضاً بأنه ينبغي أن تواصل الإيكاو تطوير وتحديث إرشادات موجهة إلى الدول، عند الضرورة، بشأن اعتماد هذه التدابير، بما في ذلك التدابير اللازمة لمساعدة البلدان النامية، وكذلك الحصول على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

١٦- ويقر الفريق بوجود خلاف بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق عبر الحدود الوطنية. ويوصي هذا الفريق بأن يضع مجلس الإيكاو عملية تحدد إطاراً لهذه التدابير في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع رفيع المستوى والاجتماع الخامس عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وذلك لتتجبل بإنجاز هذه العملية.

١٧- ويوصي الفريق بأنه ينبغي للمجلس أن يحث الدول على إعداد خطط عمل توضح النهج المقترح في تلك الدول، وتقديم هذه الخطط إلى الإيكاو.

١٨- ويوصي الفريق بأن يكلف المجلس الأمانة العامة بإعداد آلية وتنفيذها في إطار المادة السابعة والستين من الاتفاقية لجمع البيانات من الدول عن الحركة واستهلاك الوقود، وذلك على أساس سنوي.

١٩- ويوصي الفريق أيضاً بأن يسعى المجلس إلى إعداد نهج لتزويد البلدان النامية بالمساعدة الفنية والمالية في عملية تقديم التقارير.

٢٠- كما يوصي الفريق بأن يسعى المجلس إلى إعداد قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون تخص الأنواع الجديدة من الطائرات.

٢١- ينبغي للإيكاو أن تبلغ الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات بالتقدم التراكمي الذي تحرزه الدول على المستوى العالمي.

التذييل (باء)

توصيات رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

هذا الموجز لا يعتبر وثيقة حظيت بتوافق الآراء ولم تُعتمد من خلال جلسة من الجلسات العامة للفريق

بالنظر إلى الإجراءات التالية الموصى بها لتنفيذ برنامج العمل الذي اعتمده الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بتوافق الآراء، ينبغي القيام بما يلي:

- ١- الطلب من لجنة حماية البيئة تعديل جداولها الزمنية لتقديم التقارير والتوقعات عن الطيران الدولي وتغير المناخ بحيث تتزامن مع الجداول الزمنية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، كلما كان ذلك ممكناً.
- ٢- الطلب من لجنة حماية البيئة التعجيل بإعداد مقياس جديد لاستخدام الوقود بكفاءة ويمثل على نحو أفضل الأداء الفعلي للطيران الدولي فيما يخص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والنظر في إعداد مقياس جديد لكثافة صافي ثاني أكسيد الكربون، والذي يأخذ أيضاً في الاعتبار التام تخفيف الآثار الذي تحقق بفضل الأنواع البديلة للوقود والتدابير القائمة على آليات السوق بمجرد ما تصبح متاحة.
- ٣- الطلب من لجنة حماية البيئة إعداد قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون تخص الأنواع الجديدة من الطائرات.
- ٤- الطلب من لجنة حماية البيئة وضع متوسط وزن قياسي خاص بالركاب (ضمن الناقلين الجويين في أحد خطوط السير) يُستخدم في حساب مقياس استخدام الوقود بكفاءة.
- ٥- الطلب من الدول المتعاقدة إطلاع الايكاو سنوياً على بيانات عن استهلاك الوقود والحركة، في صيغة متفق عليها، ووفقاً للمادة السابعة والستين من اتفاقية شيكاغو.
- ٦- الطلب من لجنة حماية البيئة مساعدة الأمانة العامة للايكاو على إعداد منهجيات عملية ومتناسقة دولياً لحساب البيانات عن التقدم الذي تحرزه الدول المتعاقدة في تحقيق الأهداف التطلعية العالمية والإبلاغ عن هذه البيانات.
- ٧- تكليف الأمانة العامة للايكاو بمواصلة تقديم المساعدة الفنية إلى الدول المتعاقدة لجمع البيانات، ورصدها والإبلاغ عنها، وتوصية المجلس بإتباع نهج لتزويد البلدان النامية بالمساعدة الفنية والمالية في عملية الإبلاغ.
- ٨- زيادة تطوير مجموعة من التدابير وضعها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، والتي يمكن أن تستخدمها الدول المتعاقدة، بما في ذلك التدابير اللازمة لمساعدة البلدان النامية، وكذلك الحصول على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات. وتكليف الأمانة العامة للايكاو ولجنة حماية البيئة بالنظر في تحديد أولويات تحديث الكتاب الدوري رقم ٣٠٣.
- ٩- إنشاء عملية لإعداد إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، مع الأخذ في الاعتبار استنتاجات الاجتماع رفيع المستوى ونتائج الاجتماع الخامس عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وذلك من أجل التعجيل بإنجاز هذه العملية.

- ١٠- لضمان معالجة أهم المسائل المرتبطة بتنفيذ هذه التدابير بشكل سليم، في سياق عملية إعداد إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، وبالتحديد ما يلي: (أ) المراعاة التامة لمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعدالة الواردة في اتفاقية شيكاغو؛ (ب) المراعاة التامة للظروف المحددة والقدرات المختلفة لجميع الدول المتعاقدة والأقاليم؛ (ج) الاقتصار على اختيار أكثر التدابير كفاءة وفعالية؛ (د) تيسير الامتثال لمعايير صناعة الطيران؛ (هـ) إمكانية تنسيق التدابير القائمة على آليات السوق وعدم قابليتها للتكرار؛ (و) الأخذ في الاعتبار المسائل المتعلقة بالنطاق الجغرافي.
- ١١- الطلب من لجنة حماية البيئة الإبلاغ عن خيارات تعزيز الأهداف البيئية لعامي ٢٠١٢ و ٢٠٢٠، والسيناريوهات المتوقعة لعام ٢٠٥٠ أو الجداول الزمنية الأخرى التي تتسق مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.
- ١٢- حث الدول المتعاقدة على إعداد خطط عمل للايكوا وإيداعها لديها لمعالجة الانبعاثات الناشئة عن قطاع الطيران الدولي، والتي توضح أيضا نهجها المقترح للأهداف التطلعية العالمية. والطلب من الأمانة العامة صياغة خيارات تستثني على حد أدنى الدول المتعاقدة التي لا تمارس نشاطا كبيرا في مجال الطيران الدولي.
- ١٣- تكليف الأمانة العامة للايكوا بتقديم تقرير إلى الجمعية العمومية للايكوا، مرة كل ثلاث سنوات، عن نتائج برنامج العمل لتقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف التطلعية العالمية وتحديد أي تعديلات قد يتطلبها برنامج العمل.
- ١٤- اتخاذ ترتيبات لزيادة العمل، كلما دعت الضرورة إلى ذلك، بناء على تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ تحسبا لانعقاد الجمعية العمومية للايكوا في عام ٢٠١٠.