



## الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

مشروع نص التقرير

عن

البند ١٧ من جدول الأعمال

(الجزء المتعلق بتغير المناخ)

المادة المرفقة عن البند ١٧ من جدول الأعمال (الجزء المتعلق بتغير المناخ)  
مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة التنفيذية.



## البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

...

### ٣-١٧ تغيير المناخ

#### أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران

١٧-٣-١ قدم المجلس ورقة العمل WP/28 عن الأنشطة التي اضطلعت بها الإيكاو لتعزيز وتسهيل استحداث واستخدام أنواع وقود بديلة ومستدامة لأغراض الطيران بما فيها تبادل المعلومات عن أفضل الممارسات فيما بين الدول وغيرها من الجهات المعنية، أي من خلال حلقة عمل الإيكاو بشأن أنواع الوقود البديل المستدام المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١، وتحديث الموقع الإلكتروني لإطار الإيكاو العالمي لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران، وتشجيع المبادرات العالمية بما في ذلك القيام، بمناسبة مؤتمر قمة ريو+٢٠ في حزيران/يونيو ٢٠١٢، بإطلاق مبادرة الإيكاو "مسار الطيران إلى مستقبل مستدام".

١٧-٣-٢ وتم، في حزيران/يونيه ٢٠١٢، إنشاء فريق الخبراء المعني بأنواع الوقود البديل المستدام لوضع توصيات بشأن هذا الموضوع. وعلاوة على ذلك، وكما هو وارد في ورقة العمل WP/26، واجهت أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن تقييم اتجاهات ثاني أكسيد الكربون صعوبة في التحديد الكمي لمستويات الإنتاج المقبلة لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران، وفي توضيح التغيرات في صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على أساس دورة الحياة. وأتاحت هذه الأنشطة الفرصة لتحديد التحديات والخطوات المقبلة، بما في ذلك ضرورة التصدي للعوائق الاقتصادية الأولية للاستخدام التجاري لأنواع الوقود البديل لأغراض الطيران، وكفالة استدامة أنواع الوقود هذه، وكذلك الحاجة إلى تحسين طريقة إدراج الإنتاج المقبل والتغيرات في انبعاثات على مدى دورة الحياة في تقييم الإيكاو للاتجاهات المتعلقة بالبيئة.

١٧-٣-٣ وفي ورقة العمل WP/164، قدمت إندونيسيا معلومات عن "مبادراتها الخضراء في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة" بشأن أنواع الوقود البديل لعمليات الطائرات، كجزء من خطة عمل الدولة بشأن تغيير المناخ. ودعت الجمعية العمومية إلى مراعاة هذه المبادرة في وضع سياسة وتدابير موصى بها للتنفيذ فيما يتعلق بالتخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة.

١٧-٣-٤ وفي ورقة العمل WP/108، قدمت الولايات المتحدة تقريرا عن جهودها لتعزيز أعمال البحث والتطوير والبرهان العملي والاستخدام المتعلقة بأنواع الوقود البديل المستدام للطائرات النفاثة، بما في ذلك دعم عملية الترخيص للوقود وتحليلات الجوانب المتعلقة بالبيئة والتكلفة، وتنمية القدرة على الإنتاج، وسلمت بالتحديات التي يتعين التغلب عليها من أجل استخدام أنواع الوقود هذه. وأكدت الورقة من جديد على أهمية أنواع الوقود البديل للطائرات النفاثة في تحقيق الأهداف الدولية المتعلقة بالبيئة في مجال الطيران، وعلى أن تؤخذ التحديات في الاعتبار في وضع التوقعات لإسهامها الممكن في المستقبل القريب. ودعت الجمعية العمومية إلى التأكيد مجددا على دور الإيكاو في دعم جهود الدول الأعضاء، وتيسير تبادل المعلومات، وتشاطر أفضل الممارسات فيما بين الدول بشأن عمليات البحث والتطوير والبرهان العملي والاستخدام فيما يتعلق بأنواع الوقود البديل المستدام للطائرات النفاثة.

١٧-٣-٥ وفي ورقة العمل WP/83، قدمت ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، تقريرا عن المبادرات الجارية في أوروبا بشأن أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران، وأيدت اضطلاع الإيكاو بدور مستمر، يتمثل على وجه الخصوص في جمع المعلومات وتشجيع تطبيق معايير للاستدامة السليمة، وتيسير الاتساق في السياسات بشأن آليات ضمان استدامة أنواع الوقود البديل، وتوضيح المزايا من حيث انبعاثات غازات الدفيئة على مدى دورة الحياة، والمشاركة في المنتديات الدولية المعنية بأنواع الوقود البديل.

١٧-٣-٦ وأبرزت اللجنة التقدم المحرز منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، وأيدت اضطلاع الإيكاو والدول الأعضاء فيها بالمزيد من الأعمال للتصدي للتحديات الكامنة في استحداث واستخدام أنواع وقود بديل مستدام في أغراض الطيران، بما

في ذلك الأعمال المتعلقة بمعايير الاستدامة والتوقعات المتصلة بالإنتاج المقبل والمزايا البيئية لأنواع الوقود هذه طوال دورة الحياة.

### خطط عمل الدول

١٧-٣-٧ قدم المجلس ورقة العمل WP/30 بشأن التطورات الحاصلة في الإيكاو منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية والمتصلة بخطط عمل الدول لأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ولمساعدة الدول في القيام طواعية بإعداد وتقديم خطط عمل للإيكاو بحلول حزيران/يونيه ٢٠١٢، على النحو الذي حدده قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وضعت الإيكاو إطارا زمنيا مدته عامان، ووثيقة توجيهية، ونموذج لخطة عمل، ووصلة إنترنت تفاعلية، ونظمت أيضا ثمانى حلقات تدريبية عملية. وفي أواسط آب/أغسطس ٢٠١٣، أعدت ٦٣ دولة عضوا تمثل حوالي ٨٠ في المائة من الحركة الجوية الدولية في العالم خطة عمل وقدمتها إلى الإيكاو. وكان من المتوقع أن يؤدي تقديم خطط عمل إضافية بحلول نهاية عام ٢٠١٣ إلى جعل التغطية الإجمالية للحركة الجوية الدولية في العالم تزيد على نسبة ٩٠ في المائة.

١٧-٣-٨ وتم، استنادا إلى هذه المبادرات وعقب استعراض المعلومات الواردة في خطط العمل المقدمة إلى الإيكاو، تحديد مجالات للتحسين وخطوات مقبلة لتعزيز نوعية خطط العمل، والمساعدة على تحقيق الاتساق في البيانات الواردة فيها، وزيادة عدد خطط العمل التي يجري إعدادها واستكمالها.

١٧-٣-٩ وفي ورقة العمل WP/305، سلمت البرازيل بأهمية القيام طوعا بتقديم خطط عمل كوثائق قيمة للإبلاغ عن الجهود الجارية والخطط المقبلة لفرادى الدول الأعضاء فيما يتصل بمواجهة الآثار البيئية للطيران الدولي. وأيدت البرازيل مبادرات المنظمة، وأبرزت الطبيعة الطوعية لخطط عمل مختلف الدول، وأوصت بإتاحة إمكانية الوصول أمام الجمهور إلى الخطط المقدمة، من أجل تعزيز شفافية المبادرات وفعاليتها.

١٧-٣-١٠ وفي ورقة العمل WP/165، قدمت إندونيسيا معلومات عن "مبادراتها الخضراء في مجال الطيران من أجل التنمية المستدامة" بشأن الطاقة المتجددة لعمليات المطارات كجزء من خطة عمل الدولة بشأن تغيير المناخ. ودُعيت الجمعية العمومية إلى مراعاة المبادرة فيما يتعلق بصياغة السياسات والتدابير الموصى بها للتنفيذ فيما يتعلق بتخفيف انبعاثات غازات الدفيئة.

١٧-٣-١١ وفي ورقة العمل WP/234، أيدت الولايات المتحدة بشدة مبادرات المنظمة، وأشادت بخطط عمل الدول بوصفها أداة فعالة لتسليط الضوء على الجهود الجارية والخطط المقبلة لفرادى الدول الأعضاء لمعالجة آثار الطيران على المناخ، وإحراز تقدم صوب تحقيق أهداف الإيكاو. وأوصت الورقة بتعزيز خطط العمل، بما في ذلك تقديم وتحديث الخطط كل ثلاث سنوات، بدءا من حزيران/يونيه ٢٠١٢، وإتاحة خطط العمل للجمهور لتحقيق أكبر قدر ممكن من الفعالية.

١٧-٣-١٢ وفي ورقة العمل WP/83، أكدت ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، على ضرورة إدخال تحسينات على الطريقة التي تبلغ بها الدول عن استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، من أجل وضع التقدم على مسار أفضل صوب تحقيق الأهداف العالمية. وشجعت الورقة أيضا على إقامة شراكات بين الدول لوضع خطط للعمل، بما في ذلك من خلال تعبئة الدعم المالي والفني للدول الراغبة في وضع خطط العمل.

١٧-٣-١٣ وفي ورقة العمل WP/317، سلمت ١٨ دولة عضوا في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني بأهمية خطط العمل الطوعية التي تضعها الدول لتحقيق الأهداف البيئية للإيكاو، وتعزيز الطيران المستدام. ولهذا التزم منطقة أمريكا اللاتينية أشد الالتزام بتشجيع وضع هذه الخطط، وأشار إلى أن ست دول من أمريكا الوسطى وضعت وقدمت خطة عمل مشتركة (WP/279).

١٧-٣-١٤ وأفاد الرئيس بتسلم خمس ورقات عمل (WP/131 و WP/268 و WP/279 و WP/328 و WP 346) قُدمت لأغراض المعلومات.

١٧-٣-١٥ وأشادت اللجنة بالنتيجة الناجحة للمبادرات، والتقدم الذي أحرزته المنظمة فيما يتعلق بإعداد وتقديم خطط عمل الدول، وأيدت استمرار عمل المنظمة في تقديم المزيد من المساعدة إلى الدول في إعداد واستكمال خطط العمل، وتنفيذ التدابير الواردة فيها.

١٧-٣-١٦ وأبرزت اللجنة أهمية تعزيز الطبيعة الطوعية لخطط عمل الدول. وشجعت الدول الأعضاء على أن تقدم طواعية بيانات أكثر اكتمالا وقوة في خطط عملها، لتسهيل تجميع الإيكاو للبيانات عن الانبعاثات العالمية، وإتاحة خطط عملها للجمهور. وشجعت اللجنة أيضا على إقامة شراكات بين الإيكاو، والدول، والمنظمات الأخرى، لدعم إعداد خطط العمل، وأكدت على ضرورة أن توفر الأمانة العامة المزيد من التوجيه والمساعدات الفنية الأخرى.

### مساعدة الدول

١٧-٣-١٧ قدم المجلس ورقة العمل WP/31 عن التطورات الحاصلة في الإيكاو منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية فيما يتصل بتقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء في تسهيل الاستفادة من نقل التكنولوجيا، وبناء القدرات، والموارد المالية، وكذلك في إعداد خطط عمل الدول.

١٧-٣-١٨ ويرجع المستوى العالي من الاهتمام، وتعاون الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى واشتراكها في أثناء المبادرة المتعلقة بخطط العمل، والتقدم الملموس الذي أمكن إحرازه في إطار زمني قصير جدا، إلى حد كبير إلى برنامج بناء القدرات القوي الذي تراوحت أعماله من تقديم مواد التوجيه والأدوات العملية مثل أداة الإيكاو لتقدير الوفورات في الوقود، إلى الحلقات التدريبية العملية، وما يزيد على ٢٠٠ مؤتمر عن بعد شاركت فيها مراكز تنسيق وطنية. وأدت مبادرات أخرى في ميدان الاتصال، من بينها ندوة الإيكاو عن الطيران وتغير المناخ المعقودة في أيار/مايو ٢٠١٣، فضلا عن مختلف المنشورات، إلى تعزيز بناء قدرات الدول ونقل التكنولوجيا إليها.

١٧-٣-١٩ وأتاحت حلقة الإيكاو الدراسية المعنونة "المساعدة في الإجراءات - الطيران وتغير المناخ" المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ فرصا لتقديم المساعدة اللازمة لتنفيذ التدابير المحددة في خطط عمل الدول. وتم التأكيد على أن الإيكاو ما برحت تقيم شراكات مع منظمات دولية أخرى بهدف بدء عمليات يمكن أن تيسر توفير التمويل للدول الأعضاء التي تحتاج إلى هذه المساعدة. ودخلت الإيكاو أيضا في شراكات مع مرفق البيئة العالمية والاتحاد الأوروبي.

١٧-٣-٢٠ وفي ورقة العمل WP/176، عرضت المملكة العربية السعودية وجهة نظرها بشأن المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ. ودعت الورقة، فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى الدول، الجمعية العمومية إلى الحث على دراسة تحديد ووضع آليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات، وإجراءات التكيف مع الآثار البيئية. ودعت أيضا الجمعية العمومية إلى الحث على دراسة أفكار مبتكرة عن مصادر تمويل لتغطية تكاليف إجراءات التكيف، ونقل التكنولوجيا بدون اللجوء إلى فرض رسوم أو ضرائب على استهلاك وقود الطائرات.

١٧-٣-٢١ وأفاد الرئيس باستلام ورقتي عمل (WP/166 و WP/270) مقدمتين لأغراض تقديم المعلومات.

١٧-٣-٢٢ وأشادت اللجنة بالتطورات الحاصلة في الإيكاو فيما يتصل بتقديم المساعدة إلى الدول بشأن الطيران وتغير المناخ، بما في ذلك الشراكات الأخيرة التي تم إنشاؤها مع مرفق البيئة العالمية، والاتحاد الأوروبي، لتيسير تمويل خطط عمل

الدول. وأيدت اللجنة أيضا استمرار عمل المنظمة في تقديم المساعدة إلى الدول في إعداد خطط العمل وتنفيذها، وفي استمرار تسهيل حصول البلدان النامية على الموارد المالية المتوفرة حاليا والجديدة، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات.

### التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى

١٧-٣-٢٣ أحال المجلس الوثيقة WP/32 التي تتناول التطورات التي حدثت فيما يخص العمل الذي اضطلعت به الايكاو في مجال البيئة بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى منذ الجمعية العمومية الأخيرة. وتضمنت المعلومات التي وفرتها ورقة العمل التطورات الناشئة عن عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ UNFCCC؛ والمنظمة البحرية الدولية IMO؛ ومؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة UNCSO المعروف باسم مؤتمر قمة ريو + ٢٠؛ وفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ IPCC؛ وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي؛ ومنظمة السياحة العالمية UNWTO.

١٧-٣-٢٤ وفيما يتصل بتعبئة الإيرادات لتمويل المناخ واستخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتلك الإيرادات للقطاعات الأخرى في إطار المناقشة الدائرة في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تم اقتراح نص ضمن محتوى الوثيقة WP/32 يعرب عن شاغل مفاده أنه ينبغي أن لا يستهدف الطيران الدولي كمصدر لمثل هذه الإيرادات بصورة غير متناسبة، بالإضافة إلى مشروع قرار للجمعية العمومية بخصوص الطيران الدولي وتغير المناخ، وفقا للاقتراح الوارد في الوثيقة WP/34.

١٧-٣-٢٥ ووافقت اللجنة على الإجراء المقترح كما ورد في الوثيقة WP/32، وأوصت الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

(أ) دعم استمرار التعاون بين الايكاو وهيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى وخاصة في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ؛

(ب) دعوة الدول الأعضاء إلى الإعراب عن قلقها بصورة واضحة من خلال عملية اتفاقية الامم المتحدة الإطارية لتغير المناخ إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر محتمل لتعبئة إيرادات لتمويل المناخ للقطاعات الأخرى، لكفالة عدم استهداف الطيران الدولي بصورة غير متناسبة كمصدر للإيرادات؛

(ج) دعوة الدول الأعضاء إلى التواصل مع وفودها الأطراف في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ والتنسيق معها فيما يتصل بالتطورات المتصلة بالطيران المدني وتغير المناخ في إطار الايكاو.

١٧-٣-٢٦ وتقدم المجلس بالوثيقة WP/33 التي تتناول التقدم الذي أحرزته الايكاو في تقديم الدعم إلى وكالات الأمم المتحدة الأخرى في إطار مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا. وظل برنامج الايكاو لحساب انبعاثات الكربون يشكل أداة الأمم المتحدة الرسمية لتقدير قوائم جرد الانبعاثات لمكوّن السفر الجوي لهيئات الأمم المتحدة، كما تم تقديم تحديثات لحاسب الانبعاثات ومساعدة فنية بشأنه. وقامت الايكاو كذلك بتطوير حاسب الاجتماعات المراعية للبيئة الذي يقوم بتحديد المكان الأمثل لأي اجتماع من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن السفر الجوي للمشاركين في الاجتماع المذكور. ويجري تحديث قوائم جرد انبعاثات الكربون التابع للايكاو سنويا؛ كما قامت فرقة عمل الأمانة بعمل كبير لوضع خطة لخفض الانبعاثات للمنظمة.

١٧-٣-٢٧ وطلبت اللجنة من المجلس مواصلة التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا والمحافظة على دوره الرائد من خلال وضع منهجيات وتحديث الأدوات للقياس الكمي لانبعاثات غازات الدفيئة. وطلبت كذلك من المجلس أن يمضي قدما في وضع وتنفيذ استراتيجية خفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز ممارسات الإدارة المستدامة في المنظمة.

## التدابير القائمة على آليات السوق

١٧-٣-٢٨ تقدم المجلس بالوثيقة WP/29 بخصوص عمل المنظمة المتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) استجابة للجمعية العمومية الأخيرة التي طلبت من المجلس: وضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق؛ ومراجعة الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق؛ واستكشاف جدوى خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وجمع معلومات بشأن حجم تعويضات الكربون؛ ودراسة آليات التنمية النظيفة الواردة في بروتوكول كيوتو لتطبيقها في الطيران الدولي.

١٧-٣-٢٩ وأشير في الوثيقة WP/29 أنه فيما يتصل بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، تم استعراض الخيارات المتاحة لوضع خطة عالمية وفي يونيو ٢٠١٢ خفض المجلس عدد الخيارات إلى ثلاثة لكي تجري دراسة عناصرها وتحليل أثرها. وفي نوفمبر ٢٠١٢، أقر المجلس بأن نتائج التحليلات الكمية والنوعية للخيارات الثلاثة أثبتت أنها قابلة للتنفيذ من الناحية الفنية. وفي عام ٢٠١٣، جرى تحسين التحليل بإدخال أحدث المستجدات فيما يتصل بتوقعات الحركة واتجاهات ثاني أكسيد الكربون المستقاة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وتضمنت الوثيقة أيضا العمل الذي تحقق بخصوص وضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي تم القيام به بموازاة العمل الخاص بالخطة العالمية، والذي تحور حول القضايا الرئيسية المتصلة ب: الغرض من الإطار، والتغطية الجغرافية للتدابير القائمة على آليات السوق، وكيفية مراعاة الظروف الخاصة بالدول وقدرات كل منها.

١٧-٣-٣٠ وأعربت اللجنة عن تقديرها للعمل الذي قامت به المنظمة فيما يتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق استجابة لطلب الجمعية العمومية في دورتها الأخيرة.

١٧-٣-٣١ وفي الوثيقتين WP 250 و WP 275، قدم الاتحاد الروسي تحليلا لقدرة التدابير القائمة على آليات السوق على خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران الدولي. واقترحت الوثيقة الأولى نهجا بديلا لخفض تلك الانبعاثات في القطاع. ومراجعة الأهداف العالمية الطموحة لما يتيح تحقيق الأهداف من خلال خفض الانبعاثات في القطاع والنظر في إمكانية الاستعاضة عن مفهوم "التدابير القائمة على آليات السوق" بمفهوم "الحوافز الاقتصادية" لتحقيق خفض "حقيقي". واقترحت الورقة أيضا النظر في إمكانية استحداث صندوق للمناخ لتقديم الدعم للدول النامية، وإنشاء "قوات متنقلة لإطفاء الحرائق في مجال الطيران" برعاية الأمم المتحدة، كبديل للموارد المالية التي يقدمها القطاع لصندوق المناخ الأخضر التابع لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ. وأبدى الاتحاد الروسي كذلك اعتراضه على إعفاءات الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق. أما الوثيقة WP/275 فاقترحت إدخال تعديلات على نص مشروع القرار الخاص بالطيران الدولي وتغيير المناخ الذي يقدمه المجلس في الوثيقة WP/34.

١٧-٣-٣٢ عرضت المملكة العربية السعودية في الوثيقة WP/176 وجهة نظرها فيما يتصل بالقضايا المرتبطة بالطيران الدولي وتغير المناخ. فبالنسبة للتدابير القائمة على آليات السوق دعت الورقة الجمعية العمومية إلى التركيز على إيجاد تدابير أكثر كفاءة من التدابير القائمة على آليات السوق لخفض الانبعاثات وطلبت أن تقوم الأمانة بإجراء المزيد من الدراسات بشأن الأثر الاقتصادي للتدابير القائمة على آليات السوق على الدول النامية والناطقة.

١٧-٣-٣٣ وعرضت الإمارات العربية المتحدة في الوثيقة WP/258 وجهة نظرها في نص القرار المقترح في الوثيقة WP/34. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى: اعتماد إطار للتدابير القائمة على آليات السوق قابل للتطبيق داخل المجال الجوي للدولة المنفذة دون اشتراط الحصول على موافقة متبادلة؛ الاتفاق على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي تشمل خارطة طريق وجدول زمني؛ دعوة المجلس إلى تقديم نتائج هذا العمل إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦؛ ودعوة المجلس إلى وضع قواعد صادرة عن الايكاو للرصد والإبلاغ والتحقق فيما يتصل بانبعاثات غاز الدفيئة من مشغلي الطائرات العاملين في الطيران الدولي؛ ودعوة المجلس إلى استكشاف خيار آخر لقياس مدى كفاءة الوقود البديل.

١٧-٣-٣٤ ودعت فينتام في الوثيقة WP/350 الجمعية العمومية إلى أن تطلب من الدول الامتناع عن التصرف بصورة أحادية فيما يتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق وأن تعمل بصورة متضافرة مع الايكاو للتصدي لقضية انبعاثات الطيران. وحثت الورقة الايكاو على التحلي بروح القيادة القوية في مواصلة جهودها لخفض مساهمة الطيران في تغير المناخ مع مراعاة أن يظل الطيران آمنا وميسورا ومتاحا.

١٧-٣-٣٥ وأوضحت ٥٤ دولة أفريقية في الوثيقة WP/272 موقفها فيما يتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى أن تطلب من المجلس وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق مبسطة من الناحية الإدارية لعرضها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية في عام ٢٠١٦ على أن تكون بمثابة إجراء مؤقت مكمل للتدابير الفنية. ودعت الجمعية أيضا إلى أن تقرر بأن يكون أي تدبير قائم على آليات السوق تقترحه أي دولة أو منطقة فيما يتصل بالطيران المدني الدولي قبل اعتماد الخطة العالمية، مستندا إلى توافق متبادل للدول المعنية وأن يمنح إعفاءات للطيران من وإلى الدول النامية التي تقل أنشطة الطيران الدولي فيها عن مستوى ١ في المائة من مجموع الأطنان الكيلومترية الإيرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي .

١٧-٣-٣٦ رحبت الولايات المتحدة في الوثيقة WP/234 بالعمل الفني المضطلع به لقياس جدوى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق والنظر في عناصر إطار التدابير القائمة على آليات السوق. وأعربت عن تأييدها للنتائج التي تشير إلى أن التدابير القائمة على آليات السوق قابلة للتنفيذ من الناحية الفنية. وشددت الورقة على الحاجة إلى التأسيس على العمل المنجز بالفعل وتوجيه الجهود نحو وضع خطة عالمية على أن يقوم المجلس بتقديم توصيات بشأن هذه الخطة إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في ٢٠١٦. وسوف يشمل العمل المستقبلي وضع نهج مشترك للرصد والإبلاغ والتحقق من الانبعاثات، وإنشاء أنواع مقبولة من أرصدة انبعاثات الكربون يمكن قبولها في إطار الامتثال للتدابير القائمة على آليات السوق، ووضع مقاربات لمعالجة الظروف الخاصة والقدرات الخاصة. وينبغي للإطار أن يتضمن مبادئ إرشادية تستخدمها الدول والأقاليم لتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق في غياب الخطة العالمية التي تحكم تلك التدابير .

١٧-٣-٣٧ وفي الوثيقة WP/83 شددت ليتوانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوربي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ، على التقدم المحرز منذ الجمعية العمومية السابقة للايكاو، والذي يشمل اعتراف مجلس الايكاو في نوفمبر ٢٠١٢ بأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق مجدية من الناحية الفنية. وتم التشديد كذلك على الدعم الذي يحظى به اعتماد تلك التدابير من صناعة الطيران ومنظمات المجتمع المدني. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى: الموافقة على تحديد هدف عالمي بعيد المدى لخفض الانبعاثات واعتماد برنامج عمل وجدول زمني لاستكمال تصميم التدابير العالمية القائمة على السوق، بما يشمل مجموعة المهام لإنجاز العناصر الفنية الرئيسية، لكي تقرأها الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦، والموافقة على تطبيق التدابير العالمية القائمة على آليات السوق بحلول عام ٢٠٢٠، والعمل نحو إيجاد إطار يهدف إلى تمكين الدول ومجموعات الدول من تنفيذ هذه التدابير، ريثما تدخل التدابير العالمية القائمة على السوق حيز النفاذ.

١٧-٣-٣٨ وفي الوثيقة WP/68، اعترف المجلس الدولي للمطارات ACI، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية CANSO، واتحاد النقل الجوي الدولي IATA، والمجلس الدولي لطيران الأعمال IBAC، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، بالطابع المكمل والمؤقت للتدابير القائمة على آليات السوق في سياق الاستراتيجية ذات الدعامات الأربع، ودعت تلك المنظمات الجمعية العمومية إلى استنباط عملية محددة واضحة المعالم تمكّن المجلس من وضع خطة عالمية موحدة للتدابير القائمة على آليات السوق لعرضها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية لاعتمادها في عام ٢٠١٦ استنادا إلى المبادئ الواردة في مرفق الوثيقة WP/68. وتشمل هذه المبادئ تحسين السلامة البيئية مع خفض التلوث التنافسية إلى أقل درجة ممكنة. وترى صناعة الطيران أن نظام تعويض الكربون من شأنه أن يكون الأسرع تنفيذا والأسهل إدارة والأفضل من حيث فعالية التكاليف. وتدعو الورقة الجمعية العمومية، أن تطلب من المجلس وضع عناصر تصميم رئيسية لخطة التدابير العالمية بما يشمل وضع قاعدة صادرة عن الايكاو للرصد والإبلاغ والتحقق من الانبعاثات مع مبدأ أن يقدم كل مشغل تقريره لدولة واحدة فقط.

١٧-٣-٣٩ وفي الوثيقة WP/288 شدد التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) على أن التدابير القائمة على آليات السوق ستكون الآلية الوحيدة القابلة للتنفيذ لسد الثغرة بين أهداف الانبعاثات والتوقعات الفعلية للانبعاثات، وشدد على أهمية العمل المبكر. ودعت الورقة الجمعية إلى الموافقة على إعداد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لاعتمادها في



عام ٢٠١٥ وتنفيذها في ٢٠١٦ مما سيخفض الانبعاثات بصورة فعالة وغير منحازة وخالية من التشوهات ومراعية للظروف والقرارات الخاصة. كما انها تعترف بان التدابير الوطنية والإقليمية ستكون أدوات فعالة في الفترة الانتقالية إذا أريد للقطاع أن يكون له اسهاما مناسباً في خفض الاحترار العالمي لأقل من درجتين.

١٧-٣-٤٠ ودعا التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) في الوثيقة WP/289 إلى إنشاء عملية أكثر فعالية لاتخاذ القرارات قائمة على اللجان بشأن قضايا البيئة وإلى تعزيز الشفافية باغتنام الفرص للمشاركة العامة في عمل الايكاو بشأن تغير المناخ وأثره على الطيران الدولي.

١٧-٣-٤١ اعترف الرئيس بأن ورقتي العمل (183 WPs و 271) تم تقديمهما للعلم.

١٧-٣-٤٢ وفي الوثيقة قدم المجلس اقتراحاً بتحديث قرار الجمعية العمومية رقم ٣٧-١٩، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ في ضوء التقدم المحرز منذ الجمعية السابقة في مجالات العمل الرئيسية في الطيران الدولي وتغير المناخ. وتم التشديد على أنه منذ ٢٠١٠ انخرط المجلس في مناقشات ومشاورات مكثفة لتسوية الاختلافات في وجهات النظر والتوقعات في القضايا الهامة ووضع مشروع قرار للجمعية يعكس مستوى التوافق الذي يرضي الغالبية. وفي حين قرر المجلس تقديم المقترح الوارد في المرفق للوثيقة WP/34 أعرب أعضاء المجلس عن آراء متباينة حول مختلف القضايا التي تخص التدابير القائمة على آليات السوق.

١٧-٣-٤٣ خلال مناقشة الوثيقة WP/34، أعرب عدد كبير من الدول الأعضاء عن رأي مفاده أنه رغم أن نص مشروع قرار الجمعية المقترح في الوثيقة لا يبلغ مستوى الكمال، فإنهم مستعدون لقبول النص المقترح نظراً لأنه يقدم خلاصة للجهود الكبيرة التي بذلها المجلس من حيث أنه جاء متوازناً ويعتبر حلاً وسطاً.

١٧-٣-٤٤ وأعربت عدة دول أخرى عن قلقها خاصة فيما يتصل بالفقرتين ١٧ و ١٨ من نص مشروع قرار الجمعية العمومية المتصل بالتدابير القائمة على آليات السوق، واقترحت إجراء مزيد من المناقشات والمشاورات من أجل تحسين النص المقترح.

١٧-٣-٤٥ وبعد أن أشار الرئيس الى الاختلاف في وجهات النظر، خاصة فيما يتصل بالتدابير، واقترح الرئيس ووافقت اللجنة على أن يقوم الرئيس بإجراء مشاورات غير رسمية مع بعض الوفود لتسوية الاختلافات في آرائها مستخدماً النص المقترح المقدم في المرفق بالوثيقة WP/34 كأساس للمضي قدماً.

١٧-٣-٤٦ وأبلغ الرئيس عن نتائج المشاورات غير الرسمية، التي سادتها روح التعاون الفعلي، وقدم مقترحاً منقحاً عن التعديلات على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩. واتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد مشروع القرار التالي:

### القرار ٢/١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الايكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة الى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ يتمثل في تحقيق استقرار تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يحول دون وقوع تدخل يشكل خطرا على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر/كانون الأول ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦ فبراير/شباط ٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي، والتي تسهم حاليا بنسبة تقل عن ٢٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، من المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو القطاع المطرد؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستفدة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات المتأتية من الطائرات مفهومة جيدا، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عددا من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون؛

ولما كانت الايكاو قد طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يدرج تحديدا للاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧ وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام ٢٠١٤؛

وإذ تشير الى الرأي العلمي القائل بأن الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ينبغي ألا تتجاوز درجتين مؤبنتين؛

وإذ تقر أيضا بالمبادئ والأحكام الخاصة بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، على أن تتولى الدول المتقدمة الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو؛

وإذ تقر بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وإذ تسلّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

وإذ تسلّم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا الى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقا، وبأنه يتعين النظر في أهداف أكثر طموحا لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإذ تشير الى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية وتحديد التدابير التشغيلية والقائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإقرارا 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؛

وإذ ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو (CAEP) بشأن متطلبات الترخيص للطائرات بمعيار عالمي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛

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 باعتماد استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) خلال مؤتمر الإيكاو الثاني عشر للملاحة الجوية الذي عقد في شهر نوفمبر ٢٠١٢.

وإذ تشير إلى أنّ قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، كي تنتظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛

وإقرارا منها بأهمية تفادي كثرة أساليب تصميم وتنفيذ إطار وخطط التدابير القائمة على آليات السوق؛

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس استكشاف جدوى إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، من أجل التصدي إلى الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي؛

وإذ تلاحظ القرار الذي اتخذته المجلس في ٢٠١٢/١١/٩ وأقر فيه بأن نتائج التحليل النوعي والكمّي للخيارات الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي قيمتها الأمانة بمساعدة من الخبراء قد بينت أن جميع الخيارات الثلاثة مجدية فنياً واتسمت بالقدرة على الإسهام في تحقيق أهداف الإيكاو في مجال البيئة، وأن المجلس قد وافق على أنه يتعين المضي في التحليل الكمّي للخيارات الثلاثة من أجل التوصل إلى استنتاجات أفضل وأكثر دقة؛

وإقرارا منها بما للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من جدوى محتملة في توفير المزيد من وسائل تعزيز بلوغ الهدف العالمي الطموح المنشود المشار إليه في الفقرة ٧؛

وإذ تشير إلى أنّ قطاع الطيران يدعم وجود خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، بما فيها التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإذ تشير إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة الذي انعقد في نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع الوقود الطيران البديلة والمستدامة لأغراض الطيران، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابقة على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وإذ تشير أيضا إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطارا عالميا تابعا للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة؛

وإذ تلاحظ التقدم المحرز في إثبات الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران وأن هذه الأنواع من الوقود تتطلب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل ومعالجة الثغرات الأولية في أسعار وقود الطائرات التقليدي؛

وإذ تسلم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصاديا ومقبولة اجتماعيا وبيئيا والحاجة إلى زيادة التنسيق بين نُهج تحقيق الاستدامة؛

وإذ تلاحظ أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم حلقات عمل تدريبية تطبيقية، ووضع المواد الإرشادية والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود؛

وإذ تحبب بما قامت به طوعاً ٦١ دولة عضواً، أي ما يعادل ٧٨,٨٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط عملها إلى الإيكاو اعتباراً من ٢٠١٣/٦/٣٠؛

وإذ تشير إلى أنّ الحلقة الدراسية التي نظمتها لاياكو في شهر أكتوبر ٢٠١٢ تحت عنوان "المساعدة لأغراض العمل - الطيران وتغير المناخ" قد أبرزت المشاركة الفعالة للدول الأعضاء والمنظمات الدولية في الأنشطة المتعلقة بخطط عمل الدول، واستكشفت مصادر الدعم المالي الممكنة للأنشطة البيئية، وأتاحت الفرصة لتبادل المعلومات وإقامة الشراكات من أجل تيسير تقديم المساعدة التي تحددها الدول لإعداد وتنفيذ خطط العمل تلك؛

وإذ تسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

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

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة (كآلية التنمية النظيفة مثلاً) تخدم المشاريع التي تهم الدول النامية؛

وإذ تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي، 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 ابتداءً من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى رصد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإذ تسلّم بما أحرزته الإيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من السفر الجوي؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر بأن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٣٨ . . . : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي، محل القرارين ٣٧-١٨ و ٣٧-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

(أ) أن يكفل اضطلاع الايكاو 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 للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة وإسداء مشورة، في أقرب وقت ممكن، لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 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 الايكاو 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- تؤكد من جديد أنّ هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يعكس مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

٥- تقرر أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الايكاو 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، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله؛

٦- توافق على أن الهدف الوارد في الفقرة ٥ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى دول فردية، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٧- تقرر أيضاً، دون أن تنسب أي التزامات محددة إلى دول فردية، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جمعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون المتأنتية من الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقرارات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٨- تسلّم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعترم اتخاذها الدول الأعضاء في الايكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدّة في استهلاك

الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود البديل المستدامة، وتشجع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٩- تتفق على أن تستعرض، في دورتها التاسعة والثلاثين، الهدف المذكور في الفقرة ٧ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

١٠- تطلب من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق الأهداف المقترحة وآثارها، بما في ذلك الأثر على النمو، وكذلك التكاليف في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، بخصوص التقدم المحرز بشأن العمل الذي ينبغي تقديمه إلى الجمعية العمومية للايكاو في دورتها التاسعة والثلاثين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١١- تشجع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عملها التي تبين سياساتها وإجراءاتها، وعلى إبلاغ الايكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١٢- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عملها أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الايكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو/حزيران ٢٠١٥ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للايكاو أن تواصل جمع المعلومات بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس قدراتها وظروفها الوطنية الخاصة، ومعلومات عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٣- تشجع الدول التي قدمت خطط عملها 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 عملها؛

١٤- تشجع الدول على إطلاع الجمهور على خطط عملها، مع مراعاة الحساسية التجارية التي تكتسبها المعلومات الواردة في خطط عمل الدول؛

١٥- تطلب من المجلس أن ييسر 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 ٢٠١٥، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عملها إلى الايكاو؛

١٦- تحث الدول، بصورة منفردة أو مشتركة، لدى تصميم تدابير جديدة قائمة على آليات السوق وتنفيذ التدابير الموجودة لأغراض الطيران الدولي وقبل البت في الخطة العالمية على القيام بما يلي:

(أ) احترام المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، لدى تصميم تدابير جديدة قائمة على السوق وتنفيذ التدابير الموجودة لأغراض الطيران الدولي؛

(ب) إجراء مشاورات ومفاوضات بناءة ثنائية و/أو متعددة الأطراف، مع ملاحظة أنه ينبغي التوصل إلى اتفاق مشترك إذا كان يُقصد من التدابير القائمة على آليات السوق أن تشمل الرحلات الجوية التي لا تغادر أراضيها ولا تهبط فيها؛ أو في حالة الرحلات الجوية التي تغادر أراضيها أو تهبط فيها، إذا كان يُقصد من التدابير القائمة على آليات السوق أن تشمل أي جزء من الرحلات الجوية خارج نطاق المجالات الجوية الوطنية للدول المعنية؛

١٧- تسلّم بأن الدول أو مجموعات الدول يمكنها أن تختار، قبل التنفيذ الكامل للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، تنفيذ هذه التدابير التي تنطبق على الرحلات الجوية إلى أو من البلدان الثالثة، التي تغادر أو تصل المطارات الموجودة في تلك الدولة أو في مجموعة الدول تلك وذلك بالنسبة لجزء الرحلة الذي يتم داخل المجال الجوي لتلك الدولة أو لمجموعة الدول تلك، وتغطي بالكامل كل الانبعاثات الصادرة عن الرحلات الجوية التي تغادر وتصل إلى المطارات الموجودة في تلك الدول أو مجموعة الدول تلك؛

١٨- تقرر بأن الدول أو مجموعات الدول التي ترغب في تنفيذ تدابير جديدة قائمة على السوق حسبما ورد في الفقرة

١٧ أعلاه ينبغي

(ج) منح الإعفاءات بناء على المسارات المتّبعة لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على جميع العمليات في كل المسارات من وإلى الدول النامية التي يقل مستوى حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولي لديها عن الحد التالي:

- في عام ٢٠١٤، ٤ ٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ المقرر بنسبة ١ في المائة من مجموع من الأطنان الكيلومترية الإبرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي، إلى حين اتخاذ قرار بشأن المخطط العالمي؛

- بعد عام ٢٠١٤، خفض الحد الأدنى بمقدار ٤٧٠ ٠٠٠ ٠٠٠ من الأطنان الكيلومترية الإبرادية كل سنة.

١٩- تحث الدول أو مجموعات الدول التي ترغب في تنفيذ تدابير جديدة قائمة على آليات السوق وتغطي الانبعاثات التي لا يشملها نطاق الفقرة ١٧ أعلاه، أو توسيع التدابير القائمة إلى أبعد من هذا النطاق، على الدخول في مفاوضات بناءة ثنائية و/أو متعددة الأطراف مع دول أخرى من أجل التوصل إلى اتفاق؛

١٦- تطلب إلى المجلس استعراض البند الخاص بالحد الأدنى الوارد في الفقرة الفرعية ١٦ ج) أعلاه، مع مراعاة الظروف الخاصة لكل دولة والآثار المحتملة على صناعة الطيران والأسواق، وإبلاء الاعتبار للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، بحلول نهاية عام ٢٠١٥؛

١٨- تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي؛

١٩-٢١- تطلب إلى المجلس أن:

(أ) يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والفوائد الآثار البيئية والآثار والاقتصادية على الطيران الدولي وطرائق هذه الخيارات الممكنة الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك بالاستفادة من التقدم الذي أحرزه المجلس، وأيضاً ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح نتائج قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

(ب) تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن وضع خطة عالمية لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

(ج) تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم تتناول وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة المنصوص عليها في الفقرات من ٢٤ إلى ٢٦ إلى ٢٠

٢٤ أدناه، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

(د) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المذكورة في الفقرتين (أ) و(ب) و(ج) و(ب) أعلاه، لكي تتخذ الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

٢٢-٢٠ تقرر أن تراعى التدابير القائمة على آليات السوق الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية، مع تجنب اختلال الأسواق؛

٢٣-٢١ تقرر أيضاً أنه يمكن مراعاة الظروف والاحتياجات المعنية للدول النامية من خلال إعفاءات الحد الأدنى من التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمسارات معينة أو لأسواق معينة ذات مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي لاسيما تلك التي تخدم البلدان النامية أو تنفيذ هذه التدابير على مراحل؛

٢٤-٢٢ تقرر أيضاً أن الأعباء الإدارية المرتبطة بتنفيذ التدابير القائمة على السوق المسندة إلى الدول أو مشغلي الطائرات الذين لديهم مستويات نشاط منخفضة جداً في مجال الطيران الدولي، لا ينبغي أن تتجاوز مكاسب مشاركتهم في التدابير القائمة على السوق، وأنه يتعين النظر في الإعفاءات من تطبيق التدابير القائمة على السوق لهذه الدول أو مشغلي الطائرات، في الوقت الذي تتم فيه المحافظة على السلامة البيئية للتدابير القائمة على السوق؛

٢٥-٢٣ تقرر أيضاً تعديلات شروط التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمشغلي الطائرات يمكن أن تستند إلى النمو السريع والتحرك المبكر من أجل تحسين كفاءة استهلاك الوقود، والأحكام الخاصة بالأطراف الداخلة حديثاً؛

٢٦-٢٤ تقرر كذلك أن يكون تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق، التي من الواجب أن تكون مدرة للدخل، متنسفاً مع المبدأ التوجيهي (ن) الوارد في الملحق.

٢٧-٢٥ تسلّم بأن الخطط الطوعية للتعويض عن الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية مقابلة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وتدعو الدول إلى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ إجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، لاسيما بواسطة استخدام الاعتمادات المتأتمية من الخطط المعترف بها دولياً مثل آلية التنمية النظيفة؛

٢٨-٢٦ تطلب من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم التعويضات عن الكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، بما في ذلك عبر خطط العمل المقامة من الدول إلى الإيكاو، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الإيكاو لحساب انبعاثات الكربون، التي ستساعد على تأمين الاتساق في تنفيذ برامج التعويض عن الكربون؛

٢٩-٢٧ تطلب إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس/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؛

٣٠-٢٨ 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؛



٣١-٢٩ تطلب من المجلس أن يُبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء اجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الايكاو؛

٣٣-٣٠ مع الإقرار بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحت تطلب إلى 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 مستهدفا بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

٣٣-٣١ تطلب من المجلس القيام بما يلي:

أ) مواصلة القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، بوسائل منها برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛

ب) توطيد الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى والاستفادة منها في تلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها خطط عمل هذه الدول. وهذا ما من شأنه أن يحقق تخفيضا في انبعاثات الطيران الدولي؛

ج) مواصلة دراسة وتحديد الشروع فورا في العمل وعلى سبيل الأولوية من أجل تطوير إعداد عمليات وآليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها الى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات والإبلاغ عن التقدم المحرز، بما في ذلك العمليات والآليات التي أُعدت، والنتائج المحققة، والتوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٥ وخلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛

د) مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

٣٤-٣٢ تطلب من الدول القيام بما يلي:

أ) أن تهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي صدر مؤخرا؛

ب) أن تكفل أن تتضمن عمليات التقييم الدولي المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

ج) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛

د) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛

هـ) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات المتأتية من الطيران؛

و) أن تعجل بالجهود الرامية الى تحقيق الفوائد البيئية عن طريق استخدام تكنولوجيات تزيد من كفاءة

## تقرير عن البند ١٧

- الملاحة الجوية، وأن تعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول، بمرعاة استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- (ز) 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؛
- (ح) وضع نهج منسق من أجل إدارتها الوطنية لكي يتسنى تطوير إجراءات سياسة للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛
- (ط) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط الإنتاج المستدام على النطاق التجاري؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛
- (ي) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بما يلي:
- (١) تحقيق خفض صافي في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة—مقارنة مع أنواع الوقود التقليدية للطائرات؛
- (٢) احترام المجالات ذات الأهمية العالية بالنسبة للتنوع البيولوجي، والحفاظ على النظم البيئية واستفادة الناس منها وفقاً للقواعد المعمول بها على المستويين الدولي والوطني؛
- (٣) الإسهام في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛
- (ك) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام من أنواع وقود الطيران البديلة؛
- (ل) العمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك ما يتعلق باستخدام أنواع وقود الطيران البديلة؛
- ٣٣-٣٥ 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؛
- (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) أن يقدم الإرشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الإقليمية لمساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات

الدفينة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

هـ) أن يعد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون، ترمي إلى الانتهاء من التحليلات بحلول أواخر عام ٢٠١٥ على أن يعتمدها المجلس في عام ٢٠١٦؛

و) أن يقوم بمزيد من العمل بشأن الآلية ذات الصلة لقياس كفاءة الوقود، بما في ذلك وقود طيران الأعمال الدولي، وتحديد أهداف تكنولوجية وتشغيلية، يتم تحديثها، على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن تحسين إدارة الحركة الجوية والتدابير التشغيلية الأخرى لخفض الانبعاثات المتأتية من الطيران الدولي؛

ح) أن يركز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على تطوير إدارة الحركة الجوية بما يُحقق أقصى منفعة بيئية ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفينة المتأتية من الطيران المدني؛

ط) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

ي) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ومواصلة العمل في إطار الايكاو بشأن التوصل إلى أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة؛

ك) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة ؛

ل) أن يجمع معلومات حول التقدم المحرز بشأن أنواع وقود الطيران البديلة، بما في ذلك من خلال خطط عمل الدول، لإعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفينة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

م) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول الى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

ن) أن يرصد وينشر المعلومات ذات الصلة عن الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

س) أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، ويحرص على تصدُر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفينة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفينة 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 فعّالة 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 عبئا اقتصاديا 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 استنادا 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.