



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

تقرير اللجنة التنفيذية

عن

البند ٢٢ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

أقرت اللجنة التنفيذية التقرير المرفق عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (القسم الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق). وتوصى اللجنة الجلسة العامة باعتماد القرار ٢/٢٢.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

**البند ٢٢ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ -
السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ**

٣-٢٢ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

٢٢-٣-١ في ورقة العمل WP/52 والتصويب رقم (١)، قدم المجلس نص مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، "البيان الموحد بسياسات الايكار وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق"، الذي أُعد على ضوء الأعمال التي أنجزتها المنظمة منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية في سبيل إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، على النحو الملخص في المرفق (أ). وقدم المرفق (ب) بورقة العمل هذه نص مشروع قرار الجمعية العمومية، لتتظر فيه الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢٢-٣-٢ وفي ورقة العمل WP/414، أعربت سلوفاكيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، عن الحاجة الى خطة عالمية موثوقة وملتزمة وفعالة للتدابير القائمة على آليات السوق تقرها الجمعية العمومية خلال دورتها التاسعة والثلاثين كعنصر رئيسي "لسلة التدابير" لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي ولتحقيق نمو محايد بالنسبة للكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وعرضت الورقة الموقف الأوروبي بشأن الحاجة الى عناصر تصميم رئيسية لتكون واضحة وموثوقة ومتفقا عليها كصفقة لمدة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الى جانب خارطة طريق للتنفيذ اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وشملت أيضا اعتراف الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني تنفيذ هذه الخطة منذ البداية، وطلبت من الدول، التي تستطيع القيام بذلك، أن تعلن قبل انتهاء الجمعية العمومية عن التزامها بالمشاركة طوعاً في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية.

٢٢-٣-٣ وفي ورقة العمل WP/412، اقترحت الهند والصين والاتحاد الروسي تغييرات لأحكام معينة لنص مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وخاصة: استعراض للخطة بعد المرحلة الرائدة والمراحل الأولى سيحدد معايير التصميم والمرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧، مثل عتبة الطن الكيلومترى الإيرادي لإعفاء الدول والسعر الفردي المحدد في النهج الديناميكي اعتباراً من عام ٢٠٣٠ والاعتراف بأن "الدول المتطورة ستتولى القيادة" وتوزيع متطلبات التعويض على اساس المساهمات المقررة وطنياً من دول مشاركة منفردة أو عن طريق الصيغة المقدمة في الفقرة ٩ من مشروع النص واستخدام عتبات مختلفة للمشاركة في الخطة بين الملحقين بها الجدد من الدول المتقدمة والنامية وعدم استخدام القواعد والتوصيات الدولية لمتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق وجدول زمنية مختلفة لتنفيذ الرصد والإبلاغ والتحقق بواسطة الدول المشاركة في مراحل الخطة المختلفة.

٢٢-٣-٤ وفي ورقة العمل WP/449، قدّمت غواتيمالا وإسبانيا معلومات بشأن مبادرة "التحالف من أجل استدامة الطيران" (ALAS)، التي أعدتها غواتيمالا وإسبانيا والولايات المتحدة، من أجل الترويج لبرامج ومشاريع الحد من الانبعاثات والتوصّل إلى قطاع طيران قابل للاستدامة من الناحية البيئية والاجتماعية والاقتصادية، ويُركّز على نهج للتطوير التدريجي من أجل خفض الانبعاثات. وهي تدعو الدول والمنظمات الأخرى للانضمام إلى هذه المبادرة، وتُشدّد على الحاجة إلى التعاون في ما بين الدول من أجل تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA).

٢٢-٣-٥ وفي ورقة العمل WP/182، أعربت قطر عن رأيها على أساس البند (١) من المرفق بالقرار ٣٨-١٨ الذي يُشير تحديداً إلى الاعتراف في وقت مبكر بالتدابير التي تتخذها شركات الطيران لتحسين مستويات الكفاءة في استهلاك الوقود وتخفيض انبعاثات الطيران. وأشارت قطر إلى أنّ الاقتراحات لا تشمل عنصر تصميم هام يُعرف بعبارة "الجهات المبكرة للانتقال". وإنّ عدم الاعتراف هذا من شأنه أن يُبطل من عزيمة شركات الطيران في تحسين كفاءتها بمعدّل أعلى من معدّل قطاع الطيران، وقد يؤدي ذلك في الواقع إلى معاقبة الجهات المبكرة للانتقال إلى حين يُفقد هدف الكربون المحايد.

٢٢-٣-٦ وفي ورقة العمل WP/211, Revision No. 1، دعمت إندونيسيا إنشاء خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق خاصة بالطيران الدولي، ولخصت موقفها الذي يشمل الحاجة إلى ضمان خفض التزامات المشغل الجوي من حيث معاوضة الانبعاثات بواسطة استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة على أساس فردي، وأنّ إندونيسيا مستعدة لاتخاذ إجراءات مبكرة للانضمام إلى الخطة اعتباراً من العام ٢٠٢١ إذا تمّ تلقي الدعم الفني من جانب الإيكاو أو من الدول الأعضاء الأخرى، وأنّ إندونيسيا تدعم عملية انتقالية ديناميكية لتوزيع التزامات المعاوضة من النهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ إلى النهج الفردي.

٢٢-٣-٧ وفي ورقة العمل WP/233، أيدت البرازيل نهجاً يتكوّن من مرحلتين لتنفيذ الخطة العالمية، مع فترة زمنية، بمدة ٥ سنوات على الأقلّ بين المرحلتين، ودعت إلى تصنيف الدول في كلّ مرحلة بناءً على معايير الطيران مثل الأطنان الكيلومترية الإبرادية. وهي تعتقد اعتقاداً شديداً بأنّ جميع البلدان من أمريكا الجنوبية وأمريكا الوسطى التي تتمتع بالإعفاءات ينبغي أن تنضمّ إلى الخطة معاً في المرحلة الثانية. وهي تؤيد بنسبة ١٠٠٪ النهج القطاعي لتوزيع شروط التعويض. وتسلّم أيضاً بأنّه ينبغي إسناد المزيد من العمل إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في ما يتعلّق بتنفيذ الخطة، سيّما أنّه يجب أن تسترشد وتماشى معايير وحدة الانبعاثات مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن المناخ واتفاق باريس التابع لها.

٢٢-٣-٨ وفي ورقة العمل WP/234، لخصت البرازيل الحجج الفنيّة لدعم اعتماد النسبة ١٠٠٪ من النهج القطاعي لتوزيع التزامات التعويض، وذلك من أجل تجنّب تشوهات السوق وإلقاء أعباء غير متناسبة على بعض الأقاليم في ما يتعلّق بتطوير الحركة الجوية الدولية.

٢٢-٣-٩ وفي ورقة العمل WP/343، أيدت ماليزيا تطوير تدبير عالمي قائم على آليات السوق وذلك في صورة خطة تعويض عالمية ترمي إلى تخفيض تأثير انبعاثات الكربون الناتجة عن قطاع الطيران الدولي. وأنّ ماليزيا ستضطلع بجميع الإجراءات اللازمة للتحضير لتنفيذ الخطة، بينما تطلب المساعدة الفنية من الإيكاو وتُشجّع التعاون مع الدول الأخرى. وتؤيّد ماليزيا التنفيذ المرحلي للخطة على أساس توافّق الآراء من جانب الدول الأعضاء وهي تدعم أيضاً النهج القطاعي بشأن توزيع التزامات التعويض. وأعربت ماليزيا عن التزامها المشاركة طوعياً في الخطة منذ بدايتها.

٢٢-٣-١٠ وفي ورقة العمل WP/387، قدّم الاتحاد الروسي تحليلاً إجمالياً بشأن التأثيرات السلبية المرتبطة بتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران، وعرض نهجاً بديلاً من أجل التصديّ للتحديات البيئية على أساس آلية التنمية النظيفة (CDM) من أجل الطيران المدني الدولي (ACDM)، كأساس لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق. ويرمي الاقتراح إلى إنشاء آلية لحشد الموارد المتوفرة للطيران الدولي، بواسطة فرض رسم بيئي يُجبي من الدول ويحتسب كرسوم ثابت لكلّ طنّ من وقود الطيران المستخدم في الرحلات الجوية الداخلية، وذلك من أجل تمويل مشاريع الطيران الكفوة من الناحية البيئية بالبلدان النامية.

٢٢-٣-١١ وفي ورقة العمل WP/411، أعربت كندا عن رأيها بأنّ خطة عالمية واحدة ومنتاسكة بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، كعنصر من عناصر سلّة تدابير للتصديّ لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ستحقّق نتائج أقلّ تكلفة في مجال البيئة، أفضل بكثير من تلك التي ستحقّق من توليفة من التدابير الوطنية والإقليمية القائمة

على آليات السوق. وأقرت بأن مشروع قرار الجمعية العمومية الوارد في ورقة العمل WP/52 هو نتاج جهود كبيرة للتوفيق بين الآراء، وأن العناصر ستؤدي مهامها عندما تعمل معاً كسلة تدابير، وأنه ينبغي لسلة التدابير هذه أن تكون متوازنة وتبين المنظورات المتعددة لمختلف الدول. وعبرت كندا عن عزمها المشاركة الطوعية في الخطة منذ بدايتها وشجعت الدول الأخرى على أن تفعل الشيء نفسه.

١٢-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/428، قدمت شيلى وجهات نظرها بشأن العمل الفني المتواصل الذي تقوم به لجنة حماية البيئة في مجال الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات المتعلقة بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وفوائد جميع الدول الأعضاء في الحصول على المعلومات ذات الصلة بشفافية. واقترحت شيلى أن يتم تسهيل إطلاع جميع الدول الأعضاء على المناقشات المتعلقة بالعمل الفني الذي ستقوم به لجنة حماية البيئة مستقبلاً بخصوص خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

١٣-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/448، أعربت الولايات المتحدة الأمريكية عن دعمها لنهج الإيكارو الشامل لتحقيق نمو حيادي للكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠، وذلك من خلال حزمة من التدابير تشمل التدابير القائمة على آليات السوق لملء الفجوة. كما دعمت الولايات المتحدة الأمريكية تطوير خطة لتعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران، واعتماد النص المقترح لقرار الجمعية في الملحق (ب) لورقة العمل WP/52، والذي يتألف من مجموعة متوازنة بعناية من العناصر الأساسية. كما أعربت الولايات المتحدة الأمريكية عن نيتها لتقديم الدعم لبناء قدرات الدول للمساعدة في تنفيذ خطة تعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران. كما أعربت الولايات المتحدة الأمريكية أيضاً عن نيتها في الإنضمام إلى الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية، على افتراض مشاركة دول أخرى تمثل مشتركة انبعاثات عالمية هامة. وشجعت الدول الأخرى على التفكير في المشاركة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ البداية، والتصريح علناً عن استعدادها للقيام بذلك خلال دورة الجمعية العمومية إذا أمكن ذلك.

١٤-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/153 (التتقيح رقم ١)، أكدت الأياتا ان انتشار صكوك تسعير الكربون على الطيران من شأنه أن يؤدي إلى خليط من التدابير غير قابل للاستمرار بالنسبة للمشغلين وللحكومات. وفي المقابل، أعربت الأياتا عن اعتقادها أنه إذا كانت خطة تعويض الكربون الرامية إلى دعم النمو المحايد للكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠ تشكل الإجراء العالمي الوحيد لمعالجة انبعاثات الكربون من الطيران المدني، فإن تكاليف ذلك بالنسبة للقطاع ستكون أكثر قابلية "للتحكم" مع أهميتها.

١٥-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/154 (التتقيح رقم ١)، أعربت الأياتا عن وجهات نظرها بشأن التنفيذ المرحلي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك: ضرورة المساواة بين جميع المشغلين على أي مسار كان، وألا يتم إعادة توزيع الانبعاثات غير الخاضعة للتغطية من طرف الخطة على أي من المشغلين المنخرطين في الخطة، وألا تقل نسبة الانبعاثات من الطيران الدولي المشمول في مختلف المراحل عن المستوى المتوخى في إطار المقترح كنتيجة للاجتماع الرفيع المستوى الذي تم انعقاده في شهر مايو ٢٠١٦، وأن تحد الأحكام الخاصة بالدول الأقل نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والدول النامية غير الساحلية من تأثير الخطة على الاقتصادات النامية والناشئة.

١٦-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/155 (التتقيح رقم ١)، قدم كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء القرار الخاص بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي تم اعتماده من طرف الاجتماع السنوي العام ٧٢ للأياتا المنعقد في شهر يونيو ٢٠١٦، والذي يحدد مجموعة من عناصر التصميم الموصى بها بما في ذلك عدم تسبب التنفيذ المرحلي في أية اختلالات في السوق، ومعاملة جميع المشغلين على مسار معين بطريقة متساوية وتوزيع متطلبات التعويض بطريقة تولى الاعتبار اللازم للموازنة المناسبة بين المكون القطاعي والمكون الخاص، مع الوعي بأن هذه الموازنة قد تتغير خلال مدة سريان الخطة.

٢٢-٣-١٧ وفي ورقة العمل WP/413، أوضح أيضاً كل من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA) أنه بالرغم من اعتراف قطاع الطيران بالاعتبارات التي أدت إلى اقتراح تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) على أساس طوعي في مرحلة تجريبية تليها مرحلة أولى، فقد أكد على أهمية الحرص على ألا يؤدي ذلك إلى تشوهات إضافية في السوق، وأن يحافظ على الطابع العالمي والحصري للخطة. كما ناقشت الحاجة إلى القدرة على التنبؤ التنظيمي والاستقرار، وشددت على دور بناء القدرات في مجال تسهيل المشاركة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وشجعت الدول على الانضمام طواعيةً إلى خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وذلك من بداية الخطة، وطلبت من المجلس تسريع العمل على الرصد والإبلاغ والتدقيق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات.

٢٢-٣-١٨ وفي ورقة العمل WP/248، استهدف البنك الدولي تسليط الضوء على فرص الشراكة بين الإيكاو ومجموعة البنك الدولي لدعم التنفيذ الناجح للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. فمجموعة البنك الدولي لديها خبرة واسعة بشأن أنشطة بناء القدرات التي ستكون محورياً لآليات خطة الإيكاو، بما في ذلك تصميم وإنشاء السجلات؛ ونظم الرصد والإبلاغ والتدقيق؛ وأوات جمع وإدارة البيانات. وأبدت مجموعة البنك الدولي استعدادها لدعم برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرة الذي يشكل ضرورة للنجاح في تنفيذ الخطة.

٢٢-٣-١٩ وفي ورقة العمل WP/431، تتشاورت جمهورية كوريا المعلومات، قبل بدء الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الطيران الدولي، بشأن الدروس التي استخلصتها جمهورية كوريا استناداً إلى خبرتها في نظام الرصد والإبلاغ والتدقيق بمقتضى اتفاق النشاط الطوعي مع مشغلي الطائرات الوطنيين، وبموجب خطة كوريا للتجارة بالانبعاثات للرحلات الداخلية.

٢٢-٣-٢٠ وفي ورقة العمل WP/443، قدمت تايلند معلومات تتعلق ببرنامج تايلند الطوعي لخفض الانبعاثات، وذلك باعتباره أحد آليات خفض انبعاثات غازات الدفيئة في إطار سوق الكربون الطوعي في تايلند، داعية الجمعية العمومية إلى دعم أرصدة برنامج تايلند الطوعي لخفض الانبعاثات لاستخدامها كأرصدة تعويضية لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٣-٢١ وفي ورقة العمل WP/163، أكد اتحاد النقل الجوي الدولي على أهمية تحلي مشغلي الطائرات بمبادئ البساطة والنزاهة والسرية، وأن هناك حاجة إلى مواصلة بذل جهد كبير بشأن عدة عناصر أساسية تتعلق بالرصد والإبلاغ والتدقيق ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات لتحقيق التنفيذ الكامل للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي.

٢٢-٣-٢٢ وفي ورقة العمل WP/206، حدد التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) عناصر رئيسية لتتظرو فيها الجمعية العمومية من أجل وضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على أرضية صلبة بيئياً واقتصادياً. وقدمت الورقة توصيات لتعزيز نص قرار الجمعية العمومية تضمنت ما يلي: الحاجة إلى وضع مزيد من الطموح من خلال عملية الاستعراض تمشياً مع اتفاق باريس؛ وأنه ينبغي تحميل المسارات الإقليمية المتقلة بالفعل بالتلوث الكربوني بقدر أكبر من المسؤولية الأولية؛ وينبغي زيادة التزامات المسارات الإقليمية الصغيرة سريعة النمو مع تزايد معدلات التلوث الكربوني بها؛ كما ينبغي تحديث المسؤوليات بانتظام.

٢٢-٣-٢٣ وفي الورقة WP/377، أشادت رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الطيران والفضاء (ALADA) بالعمل الذي تضطلع به الإيكاو ودولها الأعضاء بشأن القضايا البيئية، وقدمت موقفاً فيما يتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك استصواب أن يكون تنفيذ الخطة مقروناً بالزام الدول بتقديم خطط عملها في هذا الصدد، مع إدراج القضايا البيئية في برامج التدقيق لدى الإيكاو.

٢٢-٣-٢٤ وفي ورقة العمل WP/465، عرضت جمهورية الدومينيكان تقدّمها في تنفيذ خطة عملها لتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي أعدت امتثالاً للمتطلبات وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ وبدعم من مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، ومن ثم تقديم التحديث لخطة العمل في يوليو ٢٠١٥.

٢٢-٣-٢٥ وأقرت اللجنة بمسألة العضوية في لجنة حماية البيئة التي أثارها ورقة العمل WP/428 من شيلي، وأحاطت علماً بأن المجلس سبق أن اتخذ قراراً لنشر مزيد من المعلومات عن تقدم لجنة حماية البيئة، وستكشف الأمانة العامة أفضل طريقة لتسهيل أن تصبح جميع الدول المهتمة بأن تكون لها صفة المراقب في لجنة حماية البيئة وأن تعين خبرائها للمشاركة في العمل المتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٣-٢٦ واعترفت اللجنة بأن عدة ورقات ركزت على أهمية بناء القدرة الاستيعابية ومساعدة الدول لتنفيذ تدابير عالمية قائمة على آليات السوق، وبأن نص مشروع قرار الجمعية العمومية تضمن أحكاماً محددة في هذا الصدد. ورحبت اللجنة بورقة العمل WP/248 من البنك الدولي الذي يعترف بتقديم الدعم لأنشطة بناء القدرة الاستيعابية لتنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجالات الرصد والإبلاغ والتحقق والسجلات.

٢٢-٣-٢٧ وأقرت اللجنة بحجم الأعمال التي أنجزها المجلس وفريقه الاستشاري لشؤون البيئة والفريق الرفيع المستوى والاجتماع الرفيع المستوى واجتماع مجموعة أصدقاء الرئيس غير الرسمية والآراء الفنية من الخبراء، قبل أن يأتي المجلس بنص مشروع القرار الوارد في المرفق (ب) بورقة العمل WP/52.

٢٢-٣-٢٨ وأعرب عدد هائل من الدول عن دعمها لنص مشروع قرار الجمعية العمومية حسب ما يرد في ورقة العمل WP/52، نظراً لأنه كان يمثل نتائج الجهود الكبيرة التي بذلتها المنظمة طوال السنوات الثلاث الماضية ويعبر عن الآراء المختلفة للدول، ولذلك فهو متوازن بعناية وحل وسط مقبول كصفحة.

٢٢-٣-٢٩ وأعربت بعض الدول عن قلقها، خاصة بشأن الحاجة للاضطلاع بمزيد من العمل لضمان إدراج آراء جميع الدول في نص مشروع قرار الجمعية العمومية، واقتُرحت القيام بمزيد من المناقشة والتشاور لتحسين مشروع النص. وأقرت اللجنة بأن هذه المسائل عالجتها الفقرة ٢ من ورقة العمل WP/52.

٢٢-٣-٣٠ وأحاطت اللجنة علماً بأن الرئيس سيتشاور، هو ورئيس المجلس، مع بعض الدول من أجل مناقشة التحسينات الممكنة لنص مشروع قرار الجمعية العمومية، بدون التأثير على التأييد الذي اكتسبه النص حتى الآن.

٢٢-٣-٣١ وعقب المشاورات غير الرسمية مع بعض الدول، اعتبرت اللجنة الاقتراحات نتيجة للمشاورات، ووافقت على التعديلات التالية لمشروع نص قرار الجمعية العمومية:

- فقرة جديدة للديباجة تُضاف إلى مشروع النص: "وتسليماً بأن هذا القرار لا يبرسي سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاقية باريس أو أي اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاقية باريس أو أي اتفاقات دولية أخرى؛"
- فقرة جديدة بالرقم ٧ (ج) تُضاف إلى مشروع النص تُشجّع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن عدة دول أخرى قد تطوعت أيضاً؛"
- فقرة جديدة بالرقم ١٧ مكرّر تُضاف إلى مشروع نص قرار الجمعية العمومية: "تقرر أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي"

بشرط أن تتمشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يخص تجنب العدّ المزدوج والسنوات المؤهلة والمهلة الزمنية".

٢٢-٣-٣٢ وأعربت الدول عن مجموعة من الآراء بشأن ما ينبغي أن يكون قاعدة قياسية أو توصية أو مادة ارشادية بصدد الرصد والإبلاغ والتحقق ومعايير وحدة الانبعاثات. وفي هذا الشأن، طلبت اللجنة أن المجلس، بينما يضطلع بالأعمال لوضع القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) والمواد الارشادية ذات الصلة من أجل تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق ضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، تقديم ارشادات واضحة بشأن ما ينبغي أن يكون قاعدة قياسية أو توصية وما ينبغي أن يكون في مادة ارشادية.

٢٢-٣-٣٣ وأحاطت اللجنة علماً بأن المجلس، بينما يضطلع بأعمال بشأن معايير وحدات الانبعاثات، سيعزز وضع منهجيات من أجل مشاريع خفض الانبعاثات التي ستستحدث وحدات انبعاثات ناشئة عن قطاع الطيران وتنفيذ ذلك. وأكدت اللجنة أن الدول تشجع على تطوير مشاريع متصلة بالطيران الداخلي.

٢٢-٣-٣٤ وأحاطت اللجنة علماً بأن إدارة الخطة وتنظيمها الشامل، باتباع قرارات الجمعية العمومية، سيكونان من مسؤولية المجلس.

٢٢-٣-٣٥ وردد عدد هائل من الدول دعمها لنص مشروع قرار الجمعية العمومية حسبما يرد في ورقة العمل WP/52 مع التعديلات المقترحة أعلاه نتيجة لمشاورات غير رسمية.

٢٢-٣-٣٦ وردد عدد قليل من الدول قلقها بشأن آثار بعض عناصر التصميم للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق على التنمية المستدامة للطيران الدولي، وخاصة، آثارها على البلدان النامية.

٢٢-٣-٣٧ ووافقت اللجنة على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ٢/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية والأساليب المتبعة في الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على إمكانية تطبيقها وطابعها العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي والمقترح المقدم من قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الحالة، ومن دون الإخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛

وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة، 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؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران المنبثقين عنه، والرامي إلى وضع توصية للخطة العالمية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق وعناصر التصميم وآليات التنفيذ التابعة للخطة، بما في ذلك تحليل الاتجاهات المختلفة فيما يتعلق بتوزيع الالتزامات؛

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، تنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ فيما يتعلق بجميع المناطق؛

وإشارة إلى أن 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 في ذلك التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي يعكس دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

وتأكيداً للشاغل الناجم عن استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، ولوجوب أن تكفل التدابير القائمة على آليات السوق المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي مقارنة بالقطاعات الأخرى؛

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبتوافق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ وترحيباً باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإقراراً بأن العمل المتعلق بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تتصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

وترحبياً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسى سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقية باريس أو اتفاقات أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١ - تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والوضوء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ وتتكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وأي تدابير أخرى، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣ - وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤ - وتشدد على الدور الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥ - وتقرّر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛

٦ - وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة، التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعاكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام أنواع الوقود البديل المستدامة، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧ - تطلب إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة تدابير، والنظر في السياسات والإجراءات الضرورية من أجل ضمان تحقيق التقدم في كافة العناصر بطريقة متوازنة مع زيادة النسبة المئوية لحالات تخفيض الانبعاثات الناجمة عن التدابير غير القائمة على آليات السوق عبر الزمن.

٨ - وتسلم بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدها الأدنى؛

٩ - وتقرر الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون والحد منه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي:

أ) تنطبق مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس شروط التعويض لمشغلي طائراتها من الفترتين ١١ هـ) و ط) أدناه

ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلا عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض في الفقرة ٩ أ) أدناه

ج) تشجّع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛

د) وستضع الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى

هـ) وتنطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

و) وتشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس

للنظر في ما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها

١٠ - وتقرر أنه يجب أن تُطبَّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

(ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

(ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

١١ - وتقرر بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

(أ) التعديل الخاص بمشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × مُعامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × مُعامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

(ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة معينة ؛

(ج) عندما يكون مُعامل نمو مشغل الطائرات = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة؛

(د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

(هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر في المائة فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

- أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛
- ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠.
- ٢- من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٣- من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، على الأقل بنسبة ٢٠٪ فردية، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- ٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، على الأقل بنسبة ٧٠٪، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- و) انبعاثات مشغل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛
- ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ ب) و ١١ ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛
- ١٢- وتقرر أن الوافد الجديد^١ يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠٢٠، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.
- ١٣- وتقرر أنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛
- ١٤- وتقرر أن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛
- ١٥- وتحيط علماً بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن ما يلي: أ) نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ب) ومعايير وحدات الانبعاثات التي سيشتريها مشغلو الطائرات والتي تراعي التطورات في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ ج) والسجلات المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله في أقرب وقت ممكن بما يشمل توفير بناء القدرات والمساعدة، بحيث يتسنى تطبيق هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق الخطة عند سريان مفعولها أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغلو طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

١٦- وتقرر أن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغّل الطائرات كل عام؛

١٧- وتقرر ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقرّ ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٨- وتقرر إجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتُعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على الدول ومشغلي الطائرات وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

ب) النظر في إدخال تحسينات على الخطة من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاقية باريس، ولا سيما أهدافها الخاصة بدرجة الحرارة على المدى الطويل. وتحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفعالية وتقليل انحراف السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

ج) إجراء مراجعة خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدتها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدّمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

١٩- وتقرر أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى تقرها الجمعية العمومية هي التدابير القائمة على آليات السوق المنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي،

٢٠- وتطلب اتخاذ الإجراءات التالية، سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠:

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المعنية فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك إجراءات مبسطة للرصد والإبلاغ والتحقق، ليعتمدها المجلس بحلول ٢٠١٨؛

ب) اضطلاع جميع الدول الأعضاء التي ينفذ مشغّلو طائراتها رحلات جوية دولية بوضع الترتيبات اللازمة، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على الرصد والإبلاغ والتحقق، من أجل تنفيذها اعتباراً من ٢٠١٩/١؛

وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات،

ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية وما يرتبط بها من مواد إرشادية فيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى دعم مشغلي الطائرات لشراء وحدات الانبعاثات الملائمة في إطار الخطة، مع مراعاة التطورات ذات الصلة بالموضوع في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمادة ٦ من اتفاق باريس، وذلك ليعتمدها المجلس في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك عام ٢٠١٨؛

د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى تقديم توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛

هـ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإجراء مراجعة دورية للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على معايير وحدة الانبعاثات وما يرتبط بها من مواد إرشادية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التوافق مع القرارات التي تصدر مستقبلاً في هذا الشأن بموجب اتفاق باريس؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

و) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع السياسات وما يرتبط بها من مواد إرشادية من أجل دعم إنشاء سجلات في إطار هذه الخطة، ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛

ز) اضطلاع المجلس بوضع سجل مركزي موحد برعاية الإيكاو لتفعيل العمل به في موعد أقصاه ٢٠٢١/١/١؛

ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو؛

وفيما يتعلق بنظم إدارة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي،

ط) اضطلاع المجلس بالإشراف على سير عمل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدعم من الهيئة الاستشارية الفنية الدائمة ولجنة حماية البيئة حسب الاقتضاء؛

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

ي) اتخاذ الدول الأعضاء الإجراءات اللازمة لضمان أن يوضع الإطار التنظيمي الوطني اللازم للائتمثال للخطة وإنفاذها بحلول عام ٢٠٢٠؛

٢١- تقرر أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن الآليات المنشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يخص تجنب العدّ المزدوج والسنوات المؤهلة والمهلة الزمنية.

٢٢ وتقرر أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠، بما في ذلك: -

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواءمة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بتطبيق الدول الأعضاء لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٩/١/١، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

ج) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواءمة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛

٢٣- وتقرر أن تُستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تقي بمعايير وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة ٢٠ أعلاه؛

٢٤- تطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

٢٥- وتطلب إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مندرجة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وتشجع الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات؛

- انتهى -