A40-WP/529[1]
EX/225
10/9/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

تأثير تطبيق خطة كورسيا (CORSIA) على زيادة معدلات نمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي والحد من السلامة العامة للطيران. سيناريوهات بديلة للإجراءات المناخية التي تتخذها الايكاو في سياق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة

(ورقة مقدَّمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي

في السنوات الأخيرة، اكتسب المجتمع الدولي فهماً لضعف استخدام آليات التعويض لحل مشكلة الخفض العالمي لانبعاثات الغازات الدفيئة[٢].

تقدِّم ورقة العمل هذه تحليلاً عامًا للعواقب السلبية المرتبطة بتنفيذ خطة (CORSIA)، وتقترح نهجاً بديلاً لحل التحديات البيئية استناداً إلى ما يُسمى "آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي" كأساس لتنفيذ تدابير السوق العالمية وإنشاء قوات طيران دولية لمكافحة حرائق الغابات والكوارث الطبيعية الأخرى، التي يمكن أن تمتثل بالكامل لأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/70/1 "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠").

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

أ) النظر في إصدار بديل لمشروع قرار الجمعية العمومية للإيكاو– "بيان موحد لسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة"، المرفق بهذه الوثيقة. تغير المناخ " الذي ينص على تنفيذ تدابير عالمية تستند إلى السوق تستند إلى" آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي"؛

ب) تكليف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) باستكشاف إمكانية الشروع في إنشاء قوة طيران متنقلة تحت رعاية الأمم المتحدة لمكافحة حرائق الغابات والكوارث الطبيعية الأخرى، بتمويل من صندوق الايكاو البيئي الدولي (IEF)، والذي يتوافق تماماً مع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (القرار A/RES/70/1 للجمعية العامة للأمم المتحدة "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠".

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية (أ) – السلامة و(د) – التنمية الاقتصادية و(هـ) – حماية البيئة.

[١] قدَّم الاتحاد الروسي النسخ باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة.

[٢] (https://no-redd.com/new-study-adds-urgency-to-end-un-carbon-offsetting-scheme/)

الآثار المالية	تخفيض نفقات ميزانية الإيكاو فيما يتعلق بتنفيذ الإدارة الإقليمية الشاملة، وكذلك تعبئة موارد مالية إضافية لتنفيذ برامج الايكاو البيئية وتقديم مساعدة تقنية موجهة إلى البلدان النامية.
المراجع:	• ورقة العمل (A40-WP/59) – "البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة– خطّة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) (CORSIA) • الوثيقة (Doc 10075) – "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (اعتباراً من ٢٠١٦/١٠/٦)

١– المقدمة

١–١ ليس هناك شك في أن التأكيد على سلامة الطيران هو أولوية مطلقة في عمل الايكاو. في الوقت نفسه ، فإن المحاولات المستمرة لفرض أهداف بيئية غير واقعية على قطاع الطيران الدولي، دون مبرر علمي مناسب وتحليل اقتصادي شامل، لا يعرض للخطر فقط قدرة قطاع الطيران على المساهمة في تقليل انبعاثات الدفيئة العالمية، ولكن أيضاً يخلق مخاطر حقيقية لخفض المستوى العام لسلامة الطيران إلى ركود التطور التكنولوجي للصناعة، وخاصة في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة).

١–٢ تشير ورقة العمل ATAG A40-WP/193 "وجهات نظر الصناعة حول CORSIA وسلة التدابير" إلى أن صناعة الطيران العالمية قد تجاوزت هدفها المتمثل في زيادة سنوية بنسبة ١,٥ ٪ في كفاءة استهلاك الوقود. في الوقت نفسه، يجب الاعتراف بأن هذه النتيجة ليست مرتبطة بأي حال من الأحوال بتطبيق أي من تدابير السوق العالمية في قطاع الطيران المدني الدولي ولكنها مملوكة بالكامل من خلال التطوير التكنولوجي للصناعة والذي بدوره يضمن زيادة في أمان رحلاتهم الجوية وسط تزايد حجم النقل الجوي بجميع مناطق العالم.

٢– كورسيا (CORSIA) كعامل لإنشاء معلومات أساسية عن المنافسة غير العادلة في أسواق النقل الجوي الدولي

٢–١ أعربت الجمعية العمومية ومجلس الايكاو مراراً وتكراراً عن "... قلقهما من استخدام الطيران المدني الدولي كأحد المصادر المحتملة للإيرادات التي تم حشدها لتمويل الأنشطة المتعلقة بالمناخ في القطاعات الأخرى ..."[٣]. في الوقت نفسه، تنص آلية CORSIA على الحصول على ما يسمى قروض الأسهم في "أسواق الكربون" المفتوحة خارج قطاع الطيران المدني الدولي، مما يتناقض بوضوح مع مخاوف مجتمع الطيران الدولي المذكور أعلاه. ويرجع ذلك إلى حقيقة أن الحصول على قروض الأسهم ليس استثماراً لأموال شركات الطيران في مشاريع تهدف إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة لكنها في الواقع آلية لتسريع العائد على الاستثمار في المشاريع المنجزة بالفعل في القطاعات الصناعية الأخرى. وبالتالي، فإن الحصول على "قروض الانبعاثات" من قِبل مشغلي النقل الجوي لن يؤدي إلا إلى زيادة ربحية الشركات الكبيرة التي أكملت هذه المشاريع ولن تقدم أي مساهمة في الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي، وكذلك على الصعيد العالمي.

[٣] الفقرة ١٤ من ديباجة قرار الجمعية العمومية للإيكاو (A39-3)، "البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة– خطّة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا (CORSIA))

وفقاً لمبدأ عدم التمييز، الفقرة ١٠ من منطوق القرار (A39-3) – "البيان الموحَّد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة"، ينص نظام التعويض وخفض الانبعاثات الكربونية في الطيران الدولي (CORSIA) "على أن ... CORSIA سوف تنطبق على جميع مشغلي الطائرات الذين يقومون بتشغيل الرحلات الجوية على نفس المسارات بين الدول ...". إذ تضع في اعتبارها أن شركات الطيران من البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة) مجبرة على تشغيل طائرات قديمة ذات مؤشرات منخفضة الكفاءة في استهلاك الوقود، وربحية عملياتها التجارية أقل من ربحية شركات الطيران في البلدان المتقدمة، من الواضح أن التكلفة النسبية لقروض الأسهم للغالبية العظمى من شركات الطيران من البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية (الناشئة) ستكون ٥–١٠ مرات أعلى لشركائهم من البلدان المتقدمة. في الممارسة العملية، هذا يعني أنه بالنسبة إلى شركات الطيران في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة)، ولأسباب اقتصادية سيتم إغلاق الطرق التي يتم تشغيلها بنشاط من قبل شركائها من البلدان المتقدمة. وبالتالي، فإن تنفيذ CORSIA سيخلق أساساً مناسباً للمنافسة غير العادلة على أساس مبدأ عدم التمييز. ابتداءً من عام ٢٠٢٧، عندما تصبح مشاركة الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي في مشروع CORSIA إلزامية ، سيتم استبدال خطوط الطيران في البلدان النامية بشكل أكبر حتى عند الطيران في مجالها الجوي الوطني[٤].

٣– تأثير تنفيذ كوريا لزيادة معدلات نمو انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي وتقليل السلامة العامة للطيران

٣–١ من المتوقع أن يولِّد مشروع CORSIA طلباً على مستوى يتراوح بين ١,٦ و ٣,٧ مليار طن من وحدات الانبعاثات بين عامي ٢٠٢١ و ٢٠٣٥، والتي وفقاً لتقديرات ATAG، ستؤدي إلى تدفق من الصناعة يبلغ حوالي ٤٠ مليار دولار، مما يراعي بوضوح تكاليف إدارة نظام عناصر CORSIA. وحتى هذا التدفق الخارجي للموارد المالية من صناعة الطيران سيقلل بشكل كبير من إمكاناتها لمزيد من التطوير التكنولوجي، بما في ذلك تحديث أسطول الطائرات ، وإدخال إجراءات جديدة تستند إلى خصائص الطائرات وغيرها من البرامج التي تهدف إلى تحسين مستوى سلامة الطيران وزيادة كفاءة نظام النقل الجوي العالمي بشكل عام. من المهم الإشارة إلى أن الطبيعة العالمية للنقل الجوي تحدد التأثير السلبي للتأخر التكنولوجي في مناطق معينة من العالم على إمكانية تحقيق المزايا التكنولوجية داخل نظام النقل الجوي الدولي بأكمله.

٣–٢ على خلفية الطلب العالمي المتزايد على السفر الجوي، ستضطر البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة)، المحرومة من الفرص المالية لمزيد من التطوير التكنولوجي، إلى تمديد تشغيل الطائرات التي عفا عليها الزمن والتي تبدو أقل كفاءة في استهلاك الوقود ، والتي بدورها ستكون عاملاً من عوامل الزيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في القطاع ، وسيتم تقييدها أيضًا من خلال إدخال إجراءات جديدة على نطاق واسع على أساس خصائص الطائرة ، وتطوير البنية التحتية للمواطنين خجولة الطيران.

٣–٣ ومن الواضح أيضًا أن تدفق الأموال من الصناعة يقلل من إمكانات المجتمع الدولي في تقديم المساعدة الفنية للبلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة) بهدف تحسين سلامة الطيران وضمان التنمية المستدامة لطيرانها المدني الوطني.

٤– استنتاجات عامة بشأن عواقب تنفيذ كورسيا.

٤–١ من الاعتبارات المذكورة أعلاه ، هناك أربعة استنتاجات واضحة تماماً بشأن تنفيذ CORSIA:

[٤] في سوق النقل الجوي الأفريقي، يتم تنفيذ حوالي ٢٠ ٪ فقط من إجمالي حجم أعمال النقل الجوي من قِبل شركات الطيران الوطنية.

أ) سيكون لها عواقب سلبية للغاية على تنفيذ الهدف الاستراتيجي الرئيسي للايكاو – "سلامة الطيران"، وكذلك بالنسبة للهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي" ؛

ب) لا تلبي الهدف الاستراتيجي للايكاو "حماية البيئة" وجهود الدول الأعضاء في الايكاو للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي ؛

ج) ستكون أداة لاستخدام الطيران المدني الدولي كأحد المصادر المحتملة للدخل المعبأ لتمويل الأنشطة المتعلقة بالمناخ في القطاعات الصناعية الأخرى ؛

د) ستؤدي إلى تشويه خطير في علاقات السوق نتيجة لقمع شركات الطيران سريعة النمو في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة)، وتحفز المنافسة غير العادلة ، والتي تتعارض بوضوح مع روح ونص اتفاقية الطيران المدني الدولي، وكذلك أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

٢-٤ تثير الاستنتاجات أعلاه شكوكاً حول مدى ملاءمة الاستمرار في التنفيذ العالمي لـ CORSIA نظراً لعدم وجود أي فوائد بيئية واضحة على المستوى العالمي وعلى مستوى القطاع الصناعي للطيران المدني الدولي. علاوة على ذلك، فإن عواقب تنفيذ هذا المشروع تتعارض مع أهداف التنمية المستدامة للصناعة وزيادة سلامة الطيران، وكذلك مع روح ونص اتفاقية شيكاغو.

٥- آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي كبديل لتنفيذ كورسيا (CORSIA)

٥-١ خلال الاجتماع الحادي عشر للفريق الاستشاري لحماية البيئة التابع للايكاو (٢٦-٢٧ مايو ٢٠١٤) ، تم تقديم ورقة العمل EAG /11-WP/3 نيابة عن وفود الهند والصين وروسيا، والتي تحدد بشكل أساسي مفاهيم "آلية نظافة" التنمية للطيران المدني الدولي" (ACDM)، تعتبر بديلاً معقولاً لتطبيق CORSIA.

٥-٢ كان جوهر الاقتراح هو إنشاء آلية لتعبئة الموارد المتاحة للطيران المدني الدولي لتمويل مشاريع الطيران الفعالة بيئيا في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة). تم اقتراح تحديد المساهمة البيئية للدول بالكمية المحسوبة بمعدل التجميع الموحد لكل طن من وقود الطائرات للتزود بالوقود للرحلات الدولية. يتم تعيين صلاحيات تحديد معدل هذا الرسم لجمعية الايكاو. من المهم الإشارة إلى أنه ، كما هو الحال في اتفاقية باريس ، تنص ACDM على مبدأ المشاركة الطوعية لجميع الدول ، مع فهم أن تقديم المساعدة إلى البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (السوق الناشئة) شرط لمشاركتها في برنامج ACDM وخططها الوطنية للحد من الانبعاثات.

٥-٣ الادعاءات بأن المساهمة البيئية المذكورة ستكون شكلاً آخر من أشكال فرض الضرائب على الطيران المدني غير صحيحة على الإطلاق. على عكس الضرائب ، يمكن إيداع هذه المساهمة في حساب خاص في مؤسسة مالية تختارها الدولة لتحويلها السنوي اللاحق إلى صندوق الايكاو البيئي الدولي (IEF).

٥-٤ من المهم الإشارة إلى أنه على عكس CORS1A، في إطار ACDM، ستكون هناك علاقة مباشرة بين مقدار المساهمات البيئية التي تقدمها الدول والإجراءات الحقيقية التي تهدف إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في هذا القطاع. فيما يتعلق بتبادل التجاري، لا يتم تعريف هذه العلاقة المباشرة بين تكلفة "وحدات الانبعاثات" ونتيجة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحكم التعريف.

٥-٥ لتنفيذ ACDM، لن تحتاج إلى إنشاء أي وظائف إضافية بيروقراطية باهظة الثمن. الشيء الوحيد المطلوب من الجمعية هو حث الدول الأعضاء على تقديم إحصاءات إلى الايكاو على أساس منتظم، بما في ذلك (الاستمارة الإحصائية النموذج M)، "استهلاك الوقود بواسطة الطائرات ونقل شركات النقل التجارية"[٥].

٥-٦ يمكن استخدام إحصاءات مماثلة تم إنشاؤها بواسطة الشركاء الرئيسيين للإيكاو IATA (الاتحاد الدولي للنقل الجوي) وMCA (مجلس المطارات الدولي) للتحكم في سلامة البيانات المقدمة. لهذه الأسباب، يمكننا أن نستنتج أن ACD M تلبي متطلبات سهولة الإدارة وفعالية التكلفة. في هذه الحالة، سيكون مقدار الحمل لإدارة ACDM قريباً من الصفر.

٥-٧ على عكس CORSIA، تتميز "آلية التنمية النظيفة للطيران" بإمكانية التنبؤ والشفافية الكاملة. في الوقت نفسه، لا يمكنه بأي حال التأثير على التوازن الحالي للعلاقات الاقتصادية في سوق النقل الجوي العالمي. إن مبدأ عدم التمييز، CBDR، "الشروط الخاصة والفرص ذات الصلة للبلدان النامية" (SCRC) تؤخذ بالكامل في الاعتبار. من المفترض أن المساهمة البيئية، التي تؤخذ في الاعتبار في سعر وقود الطيران، في كل مطار دولي لدولة مشاركة في ACDM ستكون هي نفسها لجميع المشغلين، بغض النظر عن جنسيتهم.

٥-٨ إن مبدأ المشاركة الطوعية، مقترنة بمساعدة مجتمع الطيران، إلى البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة) التي أعربت عن إرادتها السياسية من خلال تقديم خططها الوطنية لخفض الانبعاثات إلى منظمة الطيران المدني الدولي، يتوافق بشكل تام مع مبدأ CBDR. في الوقت نفسه، سيكون لتحسين البنية التحتية في هذه البلدان تأثير إيجابي على المستوى العالمي لسلامة الطيران، مما سيسهم أيضاً في التنمية المستدامة للطيران المدني في جميع البلدان الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي دون استثناء.

٥-٩ يبدو أن معدل المساهمة البيئية ستوافق عليه جمعية الايكاو على أساس دورة مدتها ثلاث سنوات، بناءً على الحاجة إلى تمويل مشاريع الطيران البيئي التي وافق عليها مجلس الايكاو واعتمادها من قبل جمعية الايكاو. على سبيل المثال، إذا تم تضمين مساهمة بيئية قدرها دولار أمريكي واحد في عام ٢٠٢٠ في سعر طن واحد من وقود الطيران، فستكون ميزانية البرنامج البيئي للايكاو حوالي ٣٠٠ مليون دولار أمريكي، أي ما يقرب من ثلاثة أضعاف حجم الميزانية السنوية لبرنامج الإيكاو العادي. سينفذ مكتب التعاون الفني للايكاو تنفيذ المشروعات البيئية في الولايات من خلال برنامج الايكاو للمساعدة الفنية، وملء شعار الايكاو "لن يترك أي بلد دون مراقبة" (NCLB) بمعنى حقيقي مع الامتثال التام لأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة.

٥-١٠ تأخذ ACDM في الاعتبار بشكل كامل جهود شركات الطيران التي استثمرت بالفعل في تحسين كفاءة استهلاك الوقود لأسطول طائراتها ، وكذلك الإجراءات المبكرة الأخرى لشركات الطيران (قبل إدخال ACDM) وإدارات الطيران الخاصة بها والتي تهدف إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٥-١١ فكرة إنشاء صناديق دولية تحت رعاية الايكاو ليست جديدة. في عام ١٩٩٨ ، نظرت الدورة الثانية والثلاثون لجمعية الايكاو في إنشاء "صندوق النقد الدولي للايكاو" لتمويل التنفيذ العالمي لمكونات CNS/ATM وغيرها من المشاريع المتعلقة بالسلامة. ولكن على عكس CORSIA، تم فرض الحاجة إلى تنفيذ هذه المبادرة في ذلك الوقت من خلال التحديات العالمية التي تؤثر على الأمن والتنمية المستدامة لجميع البلدان دون استثناء.

[٥] http://www.icao.int/sustainability/pages/cap-sta-excel.aspx

٦- الإسهام المحتمل لمجتمع الطيران العالمي في التقليل الفعلي للغازات الخضراء على المستوى العالمي

٦-١ وفقاً للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، والصندوق العالمي للطبيعة (WWF)، وغيرها من المنظمات ، يتم تدمير حوالي ثلاثة ملايين هكتار من أراضي الغابات سنوياً نتيجة للحرائق. بالإضافة إلى العواقب الاجتماعية الخطيرة لحرائق الغابات الكبيرة المرتبطة بتدمير المستوطنات، والموت الجماعي للحيوانات، والإمكانات التجددية لامتصاص ثاني أكسيد الكربون بواسطة الغابات تنخفض، يتم إطلاق ملايين كيلووات من الطاقة الحرارية، ويتم محاكاة ما يصل إلى ٧٠٠ مليون طن من ثاني أكسيد الكربون سنوياً، وهو ما يشبه المستوى العالمي المتوقع للانبعاثات المدنية الدولية الطيران في عام ٢٠٢٠.

٦-٢ في هذا الصدد، تُدعى الجمعية، كبديل معقول لتنفيذ CORS1A، إلى النظر في إمكانية بدء إنشاء قوة طيران متنقلة لمكافحة حرائق الغابات والكوارث الطبيعية الأخرى التي يمكن أن تمتثل بالكامل لأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (على غرار قوة الأمم المتحدة لحفظ السلام)، والتي يمكن اعتبارها مساهمة لا يمكن إنكارها وهامة من الطيران المدني الدولي في منع الآثار الكارثية لتغير المناخ وتنفيذ وأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES/70/1، "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠"). ويمكن تمويل أنشطة هذه القوات المتنقلة، في جملة أمور، على حساب أموال من صندوق الايكاو البيئي الدولي (IEF) المذكور سابقاً.

— — — — — — — —

A40-WP/529
EX/225
Appendix

المرفق

قرار الجمعية العمومية A40-XX. بيان موحد لسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة. آلية التنمية النظيفة للطيران المدني الدولي.

إن الجمعية،

إذ تقر بأن الايكاو منتدى مناسب لمعالجة مسألة الانبعاثات من الطيران الدولي؛

مع الأخذ في الاعتبار أن صناعة الطيران تدعم نظاماً عالمياً موحداً من الحوافز الاقتصادية لخفض انبعاثات الكربون مقارنةً بتدابير الحالة السوقية والإقليمية غير المنسقة (RM)، معتبرة هذا كإجراء فعّال من حيث التكلفة من شأنه أن يكمل مجموعة واسعة من التدابير، بما في ذلك التدابير الفنية والتشغيلية والبنية التحتية؛

إذ تدرك أنه ينبغي ألا تكون RMs مكررة ، ويجب تسجيل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛

وإذ تؤكد من جديد الشواغل المتعلقة باستخدام الطيران المدني الدولي كأحد المصادر المحتملة للإيرادات التي تم حشدها لتمويل الأنشطة ذات الصلة بالمناخ في القطاعات الأخرى، وأنه ينبغي لاتفاقية روتردام ضمان ظروف عادلة لقطاع الطيران الدولي فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛

إذ تشير إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس والاعتراف بمبدأ مسؤولياتهما المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل منهما في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

وإذ تقر أيضا بمبادئ عدم التمييز وتكافؤ الفرص في تطوير الطيران الدولي، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي؛

وإذ ترحب باعتماد اتفاق باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وإذ يدرك أن العمل المتعلق بنظام الإدارة الإقليمية العالمي للطيران الدولي وتنفيذه سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس؛

في حين تنص اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاقية باريس على آليات مثل آلية التنمية النظيفة (CDM) وآلية السوق الجديدة بموجب اتفاقية باريس للمساعدة في خفض انبعاثات غازات الدفيئة من أجل ضمان التنمية المستدامة، والتي تفيد بشكل خاص البلدان النامية والبلدان التي لديها الاقتصادات الانتقالية (الأسواق الناشئة)؛

إذ ترحب بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) والإيكاو في تطوير منهجية آلية التنمية النظيفة للطيران ؛

وإذ تقر بأن هذا القرار لا يشكل سابقة للمفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاقية باريس أو الاتفاقات الدولية الأخرى أو لا يتوقع نتائج هذه المفاوضات ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاق باريس أو الاتفاقات الدولية الأخرى؛

١- **تقرر** أن هذا القرار، إلى جانب القرارين A40-X، "البيان الموحد لسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة. الأحكام العامة والضوضاء وجودة الهواء المحلي" والقرار A40-Y، "البيان الموحد للسياسات والممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – تغير المناخ" يحل محل القرارات A39-1 و A39-2 و A39-3 ويشكل بياناً موحداً لسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **تقر** بالتقدم المحرز في تطوير جميع عناصر سلة التدابير لمعالجة مسألة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي ، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران، والتحسينات التشغيلية والإنتاج المستدام لوقود الطيران، وأي تدابير أخرى، ويؤكد تفضيل استخدام تكنولوجيات الطيران ، والتحسينات التشغيلية والمستدامة أنواع وقود الطائرات التي توفر منافع بيئية لقطاع الطيران؛

٣- **تدرك** أيضاً أنه على الرغم من هذا التقدم، فإن الفوائد البيئية التي تحققت من خلال تكنولوجيا الطيران والتحسينات التشغيلية والإنتاج المستدام لوقود الطائرات قد لا توفر تخفيضاً كافياً لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مواجهة الحركة الجوية الدولية المتزايدة في الإطار الزمني المحدد لتحقيقه الهدف العالمي الطموح المتمثل في إبقاء صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية في مجال الطيران الدولي، ابتداء من عام ٢٠٢٠ ، على نفس المستوى؛

٤- **تقرر**، في غياب أي مبرر علمي، أن يستبعد من مواصلة النظر في الهدف الطموح العالمي لـ CNG 2020، الذي لا يتسق مع القدرات الحقيقية للصناعة، وتركيز الجهود على تحقيق الهدف الطموح العالمي الطموح المتمثل في زيادة سنوية بنسبة ٢ في المائة في كفاءة استهلاك الوقود، دون استبعاد إمكانية زيادة طموحة في هذا المؤشر على أساس التقدم التكنولوجي الجديد في مجال الطيران في المستقبل المنظور؛

٥- **تشدد** على دور نظام إدارة الموارد العالمية، مع استكمال الحزمة الأوسع من التدابير لتحقيق الهدف العالمي الطموح، دون فرض عبء اقتصادي غير معقول على الطيران الدولي؛

٦- **تقرر** أنه، وفقاً لاتفاق باريس للمناخ، ينبغي أن تكون آلية التنمية النظيفة للطيران المدني (ACDM) هي التدبير الاقتصادي الوحيد الذي يتم تطبيقه على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي؛

٧- **تطلب** من مجلس الايكاو تطوير نظام الإدارة النظيفة العالمي في أقرب وقت ممكن في شكل آلية التنمية النظيفة للطيران المدني (ACDM) من أجل تحقيق أقصى قدر من النتائج الممكنة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني الدولي من خلال الحوافز الاقتصادية لإدخال تكنولوجيات توفير الطاقة والمساعدة المستهدفة في تنفيذ مشاريع فعالة بيئيا في البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة)، والتي أي على أساس طوعي تقرر المشاركة في ACDM GMBM مقرها؛

٨- يوجه مجلس الايكاو إلى وضع، في أقرب وقت ممكن، لائحة بشأن صندوق الايكاو البيئي الدولي (IEF) لتراكم المساهمات البيئية من الدول المشاركة في ACDM على أساس طوعي، والمواد الإرشادية ذات الصلة لتطوير وإدخال هذه الدول للأحكام ذات الصلة في التشريعات الوطنية التي تنص على النظام تشكيل المساهمات البيئية ونقلها إلى ICEF؛

٩- **تقرر** عقد اجتماع بيئي رفيع المستوى في عام ٢٠٢٠ لتقييم استعداد منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء لتنفيذ ACDM في عام ٢٠٢١؛

١٠- **تحث** الدول الأعضاء على بذل كل جهد ممكن للوفاء بالتزاماتها الناشئة عن قرارات الجمعية العامة والاتفاقية، لدعم عمل المنظمة في مجال النقل الجوي، وعلى وجه الخصوص، أن توفر على وجه السرعة أكثر المعلومات الإحصائية وغيرها من المعلومات الشاملة، بما في ذلك المعلومات المتعلقة باستهلاك الوقود الطائرات ونقل شركات النقل الجوي التجارية (الاستمارة الإحصائية M) التي تطلبها المنظمة لعملها في مجال النقل الجوي؛

١١- **تطلب** إلى المجلس مواصلة ضمان بذل الدول الأعضاء أقصى الجهود لتحقيق مزيد من التقدم في مجال تكنولوجيا الطيران ، وتحسين الأداء التشغيلي والإنتاج المستدام لوقود الطيران، وتعكس هذه الجهود في خطط عمل الدولة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي، والتي هي الأساس لتقديم المساعدة التقنية المستهدفة في إطار ACDM، وكذلك رصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل والإبلاغ عنه وتطوير منهجية، السماح في إطار هذا النظام بتقييم تقليل انبعاثات المشغل في سنة معينة من خلال استخدام جميع العناصر المتاحة في سلة التدابير، بما في ذلك الأنواع المستدامة من وقود الطيران؛

١٢- **تعترف** بالظروف الخاصة والقدرات المقابلة للدول، ولا سيما البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية (الأسواق الناشئة)، من حيث القابلية للتأثر بآثار تغير المناخ، ومستويات التنمية الاقتصادية وحصة انبعاثات الطيران الدولي، في جملة أمور، في تحديد الأولويات في تزويدهم بالمساعدة الفنية بموجب ACDM؛

١٣- **تدعو** جميع الدول إلى اتخاذ قرار في أقرب وقت ممكن بشأن عزمها على الانضمام إلى ACDM وإبلاغ مجلس الايكاو بذلك رسمياً؛

١٤- **تأخذ** في الاعتبار العمل الذي أنجزه المجلس بدعم تقني من CAEP في مجال إنشاء نظام للرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) ويطلب إلى المجلس أن يكمل، في أقرب وقت ممكن ، بدعم تقني من CAEP ، وضع نظام محاسبة للانبعاثات يستند إلى معلومات إحصائية مقدمة من الدول بشأن على أساس منتظم ، والتحقق منه على أساس المعلومات التي تم إنشاؤها بواسطة IATA و ACI ، من أجل ضمان التنفيذ الكامل للـ ACDM ابتداء من عام ٢٠٢١؛

١٥- **تقرر** تزويد الجمعية بمراجعة دورية لفعالية تنفيذ ACDM لتقييم التخفيض الحقيقي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن تنفيذ المشروعات في إطار ACDM من أجل المساهمة في التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي وتحسين كفاءة هذا النظام، والتي تشمل، في جملة أمور:

أ) تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف الطموح العالمية للايكاو، وتأثير السوق والتكلفة على الدول ومشغلي الطائرات والطيران الدولي، وعمل العناصر الهيكلية للنظام؛

ب) النظر في تحسين النظام لدعم أهداف اتفاق باريس، وكذلك تحديث العناصر الهيكلية للنظام من أجل تعزيز التنفيذ وزيادة الكفاءة ، مع مراعاة عواقب التغييرات في العناصر الهيكلية للنظام، على سبيل المثال، لمتطلبات MRV؛

ج) الإشراف على ACDM من قبل المجلس، بالاعتماد على الدعم من الهيئة الاستشارية الفنية الدائمة و CAEP حسب الضرورة؛

د) اتخاذ الدول الأعضاء التدابير اللازمة لوضع سياسات وأنظمة وطنية مناسبة للمشاركة الطوعية في ACDM؛

هـ) قيام الدول الأعضاء بإقامة شراكات من أجل التعاون في تنفيذ نظام MRV؛

١٦- **تقرر** أن تتخذ الايكاو والدول الأعضاء فيها الخطوات اللازمة لضمان بناء القدرات والمساعدة، وكذلك الشراكات لتنفيذ ACDM بعد عام ٢٠٢٠؛

١٧- **تشجع** الدول على تطوير مشاريع الطيران المحلية الصديقة للبيئة وتقديمها إلى منظمة الطيران المدني الدولي بهدف تقييمها لإدراجها في برنامج ACDM؛

١٨- **تكلّف** مجلس الايكاو بتحديد المشروعات الممولة من ACDM في الدول بهدف تنفيذها بحلول عام ٢٠٣٠، وكذلك إعداد مقترحات لتحديد أولوياتها للموافقة عليها خلال الدورة الحادية والأربعين لجمعية الايكاو في عام ٢٠٢٢ ؛

١٩- **تطلب** إلى المجلس أن يدرس مواصلة تطوير المنهجيات المتعلقة بالطيران لتطبيقها في برامج خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما في ذلك الآليات أو البرامج الأخرى بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ، ويشجع الدول على تطبيق هذه الأساليب في الاضطلاع بأنشطة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، والتي قد تجنب العد المزدوج للانبعاثات.

– انتهى –