



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية

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

البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية  
في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

#### الموجز التنفيذي

تتضمّن هذه الورقة مقترح نصّ القرار المقدّم للجمعية العمومية لاعتماده والمتعلق بخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق"، الذي سيحلّ محل الأحكام المتعلقة بهذه الخطة كما جاءت في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة- تغير المناخ.

وقد أُعد مشروع نص قرار الجمعية العمومية على ضوء الأعمال التي أنجزتها المنظمة منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية في إطار سعيها إلى إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ولأغراض مرجعية، تُدبّل كل فقرة من فقرات نص القرار المقترح بنص توضيحي.

**الإجراءات:** الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بالأنشطة التي تضطلع بها المنظمة استجابة للطلب الموجه من الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين فيما يتعلق بإعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، كما هو وارد في المرفق (أ)؛

ب) اعتماد مشروع القرار بشأن البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة- الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، كما يرد في المرفق (ب).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ) - حماية البيئة.
الآثار المالية	ستتقدّ الأنشطة المشار إليها في ورقة عمل الجمعية العمومية هذه رهنأ بتوفر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للأعوام ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من تبرعات خارج الميزانية.
المراجع	الوثيقة Doc 10022 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٣/١٠/٤)

## ١- المقدمة

١-١ قررت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين في عام ٢٠١٣، عبر قرارها رقم ٣٨-١٨ (الفقرتان ١٨ و ١٩)، إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، وطلبت من المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، القيام بما يلي:

(أ) استكمال العمل على الجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وأساليب العمل التي تتطوي عليها مختلف الخيارات الممكنة في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك جدواها وإمكانية تطبيقها من الناحية العملية، مع الأخذ بعين الاعتبار الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي، والاقتراح المقدم من القائمين على صناعة الطيران وغير ذلك من التطورات الدولية الأخرى، حسبما يكون ملائماً، ودون المساس بالمفاوضات الجارية في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

(ب) تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل حول الخطة العالمية للطيران الدولي بمشاركة المسؤولين والخبراء من الدول الأعضاء وكذا من المنظمات المعنية؛

(ج) تحديد المسائل والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك تلك التي تواجهها الدول الأعضاء، وتقديم توصية بشأن الخطة العالمية التي من شأنها معالجة هذه المسائل والمشاكل على نحو ملائم، بالإضافة إلى تقديم توصية بخصوص عناصر التصميم الرئيسية، بما في ذلك إيجاد وسيلة تأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة لكل دولة وقدراتها على النحو المبين في الفقرات من ٢٠ إلى ٢٤ أدناه، وكذا آليات تنفيذ هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة التدابير التي تشمل، من بين ما تشمل، التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديلة المستدامة لتحقيق الأهداف العالمية التي تطمح إليها الإيكاو؛

(د) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المطلوب الاضطلاع بها والواردة في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) أعلاه، لأخذ قرار بشأنها من طرف الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين.

٢-١ ومنذ انعقاد الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية، بذلت المنظمة جهوداً مكثفة لتقييم مختلف سبل إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك تشكيل الفريق الاستشاري لشؤون البيئة (EAG) التابع للمجلس والذي عقد ١٥ اجتماعاً خلال الفترة من شهر مارس ٢٠١٤ حتى شهر يناير ٢٠١٦، مع الحصول على الدعم الفني من طرف لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والأمانة العامة .

٣-١ بالإضافة إلى ذلك، عقدت الأمانة العامة خلال أبريل ٢٠١٥ ومارس - أبريل ٢٠١٦ جولتين من الحوارات العالمية في مجال الطيران بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق شاركت فيها جميع أقاليم الإيكاو، بهدف إطلاع جميع الدول على المعلومات المتعلقة بعمل الإيكاو في هذا المجال وأخذ ملاحظاتها فيما يتعلق بإعداد الخطة.

٤-١ وقد نظر الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة في نص مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي روعي في إعداده التقدم المحرز والآراء التي تم الإعراب عنها خلال مداوات الفريق الاستشاري السابقة. وأيد المجلس توصية الفريق الاستشاري بإنشاء فريق رفيع المستوى لمسألة إعداد الخطة العالمية ، وعقد هذا الفريق الرفيع المستوى منذ إنشائه اجتماعين (في فبراير وأبريل ٢٠١٦) من أجل تحقيق التقدم باتجاه تحسين صيغة نص مشروع قرار الجمعية العمومية وتوضيحه.

٥-١ وفي مايو ٢٠١٦، انعقد الاجتماع الرفيع المستوى بشأن إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل مناقشة مشروع نص قرار الجمعية العمومية وتقديم توصيات تعرض على المجلس لإنجاز الصيغة النهائية من مشروع النص وتقديمها إلى الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين.

٦-١ و في أغسطس ٢٠١٦، انعقد اجتماع أصدقاء الرئيس للنظر في نتائج المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف التي أجرتها الدول والمتصلة بمشروع نص قرار الجمعية العمومية، وذلك بهدف وضع نص توافقي لعرضه على المجلس للنظر فيه.

٧-١ وترد في المرفق (أ) المزيد من المعلومات المفصلة عن العمل الذي أنجزته المنظمة عن إعداد الخطة العالمية منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية.

## ٢- المسائل الرئيسية

١-٢ يقوم نهج تنفيذي تدريجي لخطة عالمية للتدابير القائمة على السوق على أساس المشاركة الطوعية من جانب الدول في مرحلة تجريبية (من ٢٠٢١ حتى نهاية ٢٠٢٣) ومرحلة أولى (اعتباراً من ٢٠٢٤ حتى نهاية ٢٠٢٦)، ثم مرحلة ثانية (اعتباراً من ٢٠٢٧ حتى نهاية ٢٠٣٥) تشارك فيها جميع الدول الأخرى فيما عدا الدول المعفية.

٢-٢ وعند الشروع في تنفيذ هذا النهج تم النظر في المسائل التالية: (١) خيارات للدول التي تشارك في المرحلة التجريبية، و(٢) إطار الإعفاءات من المرحلة الثانية، و(٣) استعراض التنفيذ التدريجي، و(٤) النهج النشط لتوزيع شروط التعويض، و(٥) الانبعاثات المرجعية لاحتساب شروط التعويض.

### الخيارات المتاحة للدول المشاركة في المرحلة التجريبية

٣-٢ أعربت بعض الدول عن رأي مفاده أنه ينبغي احتساب شروط التعويض أثناء المرحلة التجريبية (اعتباراً من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣) على أساس المساهمات المحددة على الصعيد الوطني بواسطة كل دولة مشاركة. ولقد حدث تقارب في الآراء مفاده أنه يمكن لكل دول مشاركة، بالنسبة للمرحلة التجريبية، اختيار أساس احتساب شروط تعويض تشغيلها الجويين من خيارين، ألا وهما: إما انبعاثات المشغل الجوي في سنة معينة (مثلاً عام ٢٠٢٠ و ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣) أو انبعاثات المشغل الجوي التي تشير إلى سنة سابقة واحدة هي عام ٢٠٢٠.

٤-٢ وبالإضافة إلى ذلك لا يجب وضع قائمة بالدول المتوقعة مرفقة بقرار الجمعية ذاته، وستنشر الأمانة العامة معلومات حديثة عمومية بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى. وينبغي أن تتمكن الدول الأخرى التي تبلغ عن المشاركة الطوعية في الخطة (الانضمام) من الانسحاب طواعية من الخطة، حسبما يرد في الفقرتين الفرعيتين ٧ ج و ٧ هـ).

### نطاق الإعفاءات من المرحلة الثانية

٥-٢ وفيما يتعلق بنطاق الإعفاءات من المرحلة الثانية للخطة الوارد في الفقرة ٧ من نص مشروع قرار الجمعية العمومية، فقد حدث توافق في الآراء بشأن الإعفاءات المطبقة على البلدان الأقل نمواً وعلى الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية. ولقد حدث توافق في الآراء أيضاً بشأن الإعفاءات الخاصة بدول إضافية على أساس الحصص الفردية من أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بأقل من ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية أو حصة متراكمة قدرها ٩٠ في المائة من الأطنان الكيلومترية الإيرادية. وأُحيط علماً بأنه قد تم تشجيع الدول المعفاة على المشاركة الطوعية في الخطة.

### استعراض مرحلة التنفيذ

٦-٢ ولقد تم التركيز على أهمية الاستعراض الدوري لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) كل ثلاث سنوات اعتباراً من عام ٢٠٢٢، مما سيتيح للمجلس اتخاذ قرارات مستنيرة عما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المراحل المقبلة من الخطة. وتم التشديد أيضاً على أهمية توضيح عناصر تصميم الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٣٥ كحزمة واحدة.

### النهج الفعال لتوزيع شروط التعويض

٧-٢ لقد تم النظر في مفهوم النهج الفعال لتوزيع شروط التعويض (الفقرة ٩ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية)، ابتداءً من معدل قطاعي قدره ١٠٠ في المائة (ومعدل فردي قدره صفر في المائة) مع الانتقال بصورة تدريجية إلى نسب مئوية أعلى للمعدل الفردي، ابتداءً من دورة الامتثال الثانية للمرحلة الثانية، على النحو التالي:

أ) سيتطبق بالنسبة المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى فضلا عن دورة الامتثال الأولى من المرحلة الثانية (اعتبارا من ٢٠٢١ حتى نهاية ٢٠٢٩)، معدل قطاعي بنسبة ١٠٠ في المائة (ومعدل فردي بنسبة صفر في المائة)؛

ب) ستتطبق اعتبارا من عام ٢٠٣٠ حتى ٢٠٣٢ من دورة الامتثال الثانية من المرحلة الثانية، ما لا يقل عن ٢٠ في المائة من المعدل الفردي، وما لا يقل عن ٧٠ في المائة من المعدل الفردي من عام ٢٠٣٣ إلى عام ٢٠٣٥.

٨-٢ وترى بعض الدول أنه يتعين المضي في النظر في الآثار المترتبة عن النسب المؤدية للمعدلات القطاعية والفردية في دورات الامتثال اللاحقة من المرحلة الثانية.

### الانبعاثات المرجعية لاحتساب شروط التعويض

٩-٢ وفيما يتعلق بالانبعاثات المرجعية للمشغلين الجويين لاحتساب الزيادة السنوية للانبعاثات، ومن ثم احتساب شروط التعويض (الفقرة ٩ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية)، حدث توافق في الآراء بشأن استخدام متوسط الانبعاثات الذي تستعمله خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي "بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠"، مع مراعاة الوقت اللازم لإعداد وتنفيذ سمات الرصد والابلاغ والتحقق.

### مسائل أخرى

١٠-٢ وتبادلت الدول الآراء بشأن ما إذا كان يلزم تحديد ماهية الدول التي من المتوقع أن تتقلد دور الريادة بالمشاركة الطوعية في الخطة. وقد تم النظر في اقتراحين اثنين لنص قرار الجمعية العمومية الجديد في إطار الفقرة ٧:

أ) ترى بعض الدول أن نص قرار الجمعية العمومية ينبغي أن يشجع الدول المتقدمة على تقلد دور الريادة، على النحو التالي:

"حث جميع الدول حثا شديدا على المشاركة طوعية في الخطة، والاعتراف بأن الدول المتقدمة ستتقلد دور الريادة في هذا الشأن:"

ب) وترى دول أخرى أن هذا الطلب للمشاركة الطوعية يجب أن يوجه إلى جميع الدول، على أساس أن بعض الدول النامية قد سبق أن أبلغت عن نيتها في المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية، ومن ثم فقد أخذت دور الريادة بنفسها، على النحو التالي:

"حث جميع الدول حثا شديدا على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من الخطة، مع الاعتراف بأن الدول المتقدمة وبعض الدول النامية تتقلد دور الريادة."

١١-٢ وسيتعين المضي في إجراء مشاورات من أجل التمكن من التوصل إلى نص توافقي بشأن هذه المسألة.

١٢-٢ وتم الإقرار أيضا بأن العمل في مجالات الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات والسجلات سيتواصل بعد انتهاء الجمعية العمومية، وستُعد لجنة حماية البيئة مواداً فنية في هذا الشأن. ولذا، لا ينبغي للنص الحالي أن يتضمن تفاصيل ملزمة غير ضرورية. وفي هذا الشأن، تم التشديد على أهمية تبادل المعلومات بشأن المزيد من التقدم المحرز فيما يتعلق بالأعمال الفنية وتوفير بناء قدرات التنفيذ المناسبة لجميع الدول. وتم التشديد كذلك على أهمية الربط بين أعمال الإيكاو والأعمال المنفذة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، في الوقت الذي يتم فيه الإقرار بأنه لم يتم بعد إنفاذ اتفاق باريس. وتم النظر في الفقرة التالية من أجل إدراجها في مشروع نص قرار الجمعية العمومية، غير أنه ظهرت آراء مختلفة فيما يتعلق بمدى بيان هذا الربط في النص، وسيتعين المضي في إجراء مشاورات من أجل التوصل إلى نص توافقي محتمل بشأن هذه المسألة:

" ١٧ مكررا - تقرر أن وحدات الانبعاثات الناجمة عن آليات منشأة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يجوز استعمالها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران، شريطة اتساقها مع قرارات المجلس، إلى جانب الاسهام الفني من لجنة حماية البيئة، بشأن أهليتها والإطار الزمني (الوحدات المؤهلة بشأن الانبعاثات).

١٣-٢ وفيما يتعلق بالفقرة ٤ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن تنفيذ خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، ترى بعض الدول عدم استبعاد خيارات أخرى للخطة العالمية للتدابير القائمة على السوق من أجل المضي في تقييمها، واقتراح تعديلات معينة على مشروع النص:

" ٤- تقرر تنفيذ وتقييم خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) كأحد الخيارات الممكنة للتصدّي 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؛ **{تتمثل التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي}**

١٤-٢ وثمة آراء مختلفة بشأن التعديلات المقترحة أعلاه، حيث أنه تم النظر في عدد من الخيارات المختلفة للخطة العالمية لتدابير القائمة على السوق وتقييمها قبل اتخاذ قرار بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وأنه سيتم المضي في عملية التقييم كجزء من عملية استعراضها بعد تنفيذ الخطة. ومن ثم فقد قرر المجلس الإبقاء على الفقرة ٤ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية بصيغتها الواردة في المرفق (ب)، وسيتمتع المضي في إجراء مشاورات من أجل التوصل إلى نص توافقي محتمل بشأن هذا المسألة.

### ٣- الخلاصة

١-٣ ولقد بذلت الإيكاو ودولها الأعضاء قدرا كبيرا من العمل، وذلك بالتعاون مع قطاع الطيران وغيره من الجهات المعنية، لتلبية الطلب الذي قدمته الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق من أجل الطيران الدولي. ويرد بالمرفق (ب) من ورقة العمل هذه مشروع نص قرار الجمعية العمومية لكي تنظر فيه الجمعية العمومية خلال دورتها التاسعة والثلاثين. وضمن جملة أمور، توصلت الفقرة ٧ (التنفيذ التدريجي) والفقرة ٩ (توزيع شروط التعويض) من مشروع النص كونهما من أهم العناصر الحاسمة التي يرجى من الجمعية العمومية المضي في النظر فيها، إلى جانب مسائل أخرى واردة في الفقرة ٢ أعلاه، من أجل اعتماد أفضل نص يمكن أن يحصل على توافق الآراء في الجمعية العمومية للتوصل لتطبيق الخطة تطبيقا تاما.



## المرفق (أ) أنشطة الإيكاو بشأن إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

### ١- الفريق الاستشاري لشؤون البيئة

١-١ في أعقاب الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، أنشأ مجلس الإيكاو الفريق الاستشاري لشؤون البيئة، الذي يتألف من ١٧ عضواً من أعضاء المجلس للإشراف على جميع الأعمال المتعلقة بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك بالاقتران مع ما تقدمه لجنة حماية البيئة والأمانة العامة من دعم فني. وعقد الفريق الاستشاري لشؤون البيئة ١٥ اجتماعاً في الفترة الممتدة من مارس ٢٠١٤ إلى يناير ٢٠١٦.

٢-١ وأحرز الفريق الاستشاري لشؤون البيئة تقدماً مبدئياً مستخدماً مقترحاً "تمهيدياً" ينطلق من اقتراح أساسي بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق سعياً إلى استثارة النقاش وتفعيل عمليات التحليل فيما يتعلق بمزايا وعيوب عناصر التصميم مما يتيح إدخال تحسينات على المقترح التمهيدي.

٣-١ وشملت المجموعة الأولية من التحليلات الفنية للمقترح التمهيدي الذي دعا إليه الفريق الاستشاري لشؤون البيئة والمجلس تقييم ما يلي: حجم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المقبلة الناجمة عن الطيران الدولي والآثار المترتبة على التكلفة الإجمالية لتحقيق انعدام النمو الكربوني ابتداءً من عام ٢٠٢٠؛ والآثار المترتبة على تكاليف استخدام عمليات المزج بين عامل نمو الانبعاثات الخاص بالمشغل الفردي ومتوسط عامل النمو الخاص بقطاع الطيران الدولي، فيما يتعلق بتوزيع شروط التعويض؛ وإجراء تعديلات لشروط التعويض، ومثال ذلك ما يتعلق بالجهات السريعة النمو، والجهات المبكرة الانتقال، والجهات المستجدة؛ والإعفاءات الفنية وإعفاءات الطرق للدول ومن الدول التي تسجل نسب منخفضة من الانبعاثات. وأتمت لجنة حماية البيئة تحليلاتها الأولية وعرضت النتائج المتعلقة بذلك على الاجتماع السابع للفريق الاستشاري لشؤون البيئة في أكتوبر ٢٠١٤.

٤-١ وطلب في أواخر عام ٢٠١٤ إجراء تحليلات إضافية جرى التركيز فيها على تقييم النهج المختلفة فيما يتعلق بتوزيع شروط التعويض، وشملت ما يلي:

(أ) تنقيح التحليلات الفنية المعروضة على الاجتماع السابع للفريق الاستشاري لشؤون البيئة، بما في ذلك استخدام مختلف عوامل النمو (الدينامية) عبر الزمن؛

(ب) إجراء تحليلات للنهج القائم على الطرق الجوية، بما في ذلك تحديد الطرق، واستخدام المعايير المختلفة، وكذلك المقاييس المخصصة لتصنيف الطرق؛

(ج) إجراء تحليلات لنهج تراكمي قائم على الانبعاثات المسجلة عبر الزمن؛

(د) إجراء مقارنة لمختلف النهج فيما يتعلق بتوزيع شروط التعويض.

٥-١ وأتمت لجنة حماية البيئة التحليلات الإضافية وعرضت نتائج جميع التحليلات الفنية على الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة في يناير ٢٠١٦.

٦-١ وبالإضافة إلى ذلك، كثيراً ما كان الفريق الاستشاري لشؤون البيئة يحاط علماً بما يستجد من أنشطة تضطلع بها لجنة حماية البيئة في إطار وضع توصيات بشأن عناصر التصميم الفنية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وهي: الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ومعايير وحدة الانبعاثات؛ والسجلات. ووافق الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في فبراير ٢٠١٦ على التوصيات، على النحو الذي قُدمت في الاجتماع، لستخدام على أساس العمل المقبل للجنة حماية البيئة، رهنأ بمزيد من القرارات التي يتخذها المجلس وتتخذها الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

## ٢ الفريق الرفيع المستوى ومشروع نص قرار الجمعية العمومية

١-٢ نظر الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة الذي عُقد في يناير ٢٠١٦ في مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي أُعدّ مع مراعاة التقدم المحرز والآراء التي أُعرب عنها خلال المداولات السابقة التي أجراها الفريق الاستشاري لشؤون البيئة.

٢-٢ وأوصى الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة بإنشاء فريق رفيع المستوى معني بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق لتيسير تقريب وجهات النظر سعياً إلى وضع الصيغة النهائية لمشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، لتُعرض لاحقاً على نظر المجلس، ووافق المجلس على هذه التوصية. ويتألف هذا الفريق من ممثلين رفيعي المستوى عن قطاع الطيران و/أو النقل الجوي ينتمون إلى ١٨ دولة عضواً في المجلس، مع مراعاة التمثيل الجغرافي.

٣-٢ وعقد الفريق الرفيع المستوى لقاءين (من ٢٤ إلى ٢٥ فبراير، ومن ١٣ إلى ١٥/٤/٢٠١٦) لاستعراض مشروع نص قرار الجمعية العمومية وللتقدم في مجال تحسين وتوضيح عدد من الأحكام الواردة في مشروع النص. واعترف الفريق بأن الفقرات ٧ و ٨ و ٩ في نص مشروع قرار الجمعية العمومية ستظل تمثل العنصر الأهم الذي لا تزال الآراء متباينة بشأنه، والذي من أجله يتم تشجيع جميع الدول على إجراء مشاورات ثنائية ومتعددة الأطراف مع الدول الأخرى من أجل مد الجسور بين وجهات النظر وإعداد نص توافقي محتمل يتم عرضه على الاجتماع الرفيع المستوى في شهر مايو ٢٠١٦ (انظر الفقرة ٤).

## ٣ الحوار العالمي في مجال الطيران

١-٣ تلبية لطلب الجمعية العمومية المتمثل بتنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي (الفقرة ١٩ ب) من القرار ٣٨-١٨)، عقدت الأمانة العامة جولتين من الحوار العالمي في مجال الطيران<sup>١</sup> خلال شهر أبريل ٢٠١٥ وشهري مارس-أبريل ٢٠١٦، وهي تشمل جميع الأقاليم التي تدخل في مجال عمل الإيكاو. وتمثل الهدف من هذا الحوار فيما يلي: تبادل المعلومات بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق والدور الذي تضطلع به في إطار مجموعة من التدابير المتخذة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛ وإحاطة المشاركين بمعلومات دائمة التحديث بشأن عمل الإيكاو المتمثل في وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وإطلاع المشاركين على مشروع نص قرار الجمعية العمومية؛ وتوفير الفرص اللازمة لتلقي ردود الأفعال الصادرة عن الدول الأعضاء والمنظمات المعنية؛ والاضطلاع بدور تحضيري للاجتماع الرفيع المستوى (انظر الفقرة ٥) ولاحقاً للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢-٣ وتم في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران المنظمة في عام ٢٠١٦ تسليط الضوء على الاعتبارات الرئيسية لتصميم خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك على النحو المُحدّد خلال الحوارات العالمية في مجال الطيران التي تم تنظيمها عام ٢٠١٥. وشملت هذه الاعتبارات جوانب مثل البساطة الإدارية والسلامة البيئية والجدوى والمعاملة المختلفة وعدم التمييز باعتبارها عناصر مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بفقرات محددة من مشروع نص قرار الجمعية العمومية، وخاصة الفقرة ٧ (التنفيذ التدريجي) والفقرة ٨ (الإعفاءات القائمة على الطرق الجوية) والفقرة ٩ (توزيع شروط التعويض). وأشار معظم المشاركين إلى أن مشروع النص سيشكل أساساً جيداً للمضي قدماً وإن ظلت هناك حاجة لتوضيح النص وإدخال المزيد من التحسينات، خصوصاً بالنسبة للفقرات المحددة أعلاه.

٣-٣ كما ناقش المشاركون أيضاً الأدوار المنوطة بمختلف الجهات المعنية. وتجلّت هناك نسبة عالية من القواسم المشتركة الواردة في جميع الحوارات العالمية في مجال الطيران بالنسبة للأدوار المتعلقة بمختلف جوانب تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، مثل نظام التأشيرة المقروءة آلياً والسجلات. كما كان هناك إجماع حول الحاجة إلى قيام الإيكاو بتوفير أنشطة بناء القدرات والتدريب، فضلاً عن الحاجة إلى وضع المعايير والإرشادات والأدوات الكفيلة بتحقيق التنفيذ الكامل للخطة.

<sup>١</sup> يمكن الاطلاع على كل المواد المتعلقة بالحوار العالمي في مجال الطيران لعامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ من خلال الرابطين الإلكترونيين: <http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx> و <http://www.icao.int/Meetings/GLADs-2016/Pages/default.aspx>

#### ٤ الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

١-٤ انعقد الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق<sup>٢</sup> في مدينة مونتريال بكندا خلال الفترة من ١١ إلى ٢٠١٦/٥/١٣ لمناقشة مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق وتقديم توصيات إلى المجلس. وحضر الاجتماع ٣١١ ممثلاً عن ٦٥ دولة عضو و١٧ منظمة دولية.

٢-٤ وتولى الاجتماع توضيح وتحسين عدد من الأحكام الواردة في مشروع النص، معترفاً في الوقت نفسه بعدد من الاهتمامات والنهج البديلة الممكنة والأفكار، خصوصاً بالنسبة للفقرة ٧ (التنفيذ التدريجي) والفقرة ٩ (توزيع شروط التعويض).

٣-٤ واعترف الاجتماع بأن الفقرتين ٧ و٩ من مشروع نص قرار الجمعية ستظلان تشكلان العنصر الأكثر أهمية التي بقيت وجهات النظر تتباين بشأنه، والتي تم تشجيع الدول الأعضاء على مواصلة المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف بشأنها من أجل توحيد وجهات النظر وإيجاد نص توافقي ممكن.

#### ٥ اجتماع الفريق غير الرسمي لأصدقاء الرئيس

١-٥ انعقد اجتماع الفريق غير الرسمي لأصدقاء الرئيس<sup>٣</sup> في مونتريال بكندا خلال يومي ٢٢-٢٣/٨/٢٠١٦ للنظر في نتائج المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف التي أجرتها الدول بشأن مشروع نص قرار الجمعية وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالفقرتين ٧ و٩ من مشروع نص القرار، وذلك بهدف وضع نص توافقي لعرضه على المجلس للنظر فيه.

٢-٥ وبناء على المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف التي أجريت قبل الاجتماع، عُرض نهج جديد بشأن التنفيذ التدريجي ورحب الاجتماع به ترحيباً كبيراً وكذلك بالمشاركة الطوعية من جانب الدول في المرحلة التجريبية (من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣) والمرحلة الأولى (من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦)، ثم المرحلة الثانية (من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٣٥) تشارك فيه جميع الدول الأخرى باستثناء الدول المعفية.

٣-٥ وركز الاجتماع على كيفية تنفيذ النهج، وركز مناقشاته على المسائل الخمس التالية: (١) الخيارات المتاحة للدول المشاركة في المرحلة التجريبية، و(٢) نطاق الإعفاءات من المرحلة الثانية، و(٣) استعراض التنفيذ التدريجي، و(٤) النهج الفعال لتوزيع شروط التوزيع، و(٥) الانبعاثات المرجعية لاحتساب شروط التعويض. ولقد أُبلغ المجلس بالنتائج التي توصل إليها الاجتماع، لكي ينظر فيها عند إقرار مشروع نص قرار الجمعية العمومية، من أجل رفعه إلى الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين.

-----

<sup>٢</sup> يمكن الاطلاع على كل المواد المتعلقة بالاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية القائمة على آليات السوق من خلال الرابط الإلكتروني التالي:

<http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

<sup>٣</sup> يمكن الاطلاع على جميع المواد المتعلقة باجتماع الفريق غير الرسمي لأصدقاء الرئيس على الرابط الإلكتروني التالي:

<http://www.icao.int/Meetings/GMBMFP/Pages/default.aspx>



## المرفق (ب)

قرار الجمعية العمومية ٣٩ - ... البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو 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؛ { نص قائم مستمد من الفقرة ١٨ من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }

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 المستجندات الدولية، حسب الحالة، ومن دون الإخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ { نص قائم مستمد من الفقرة ١٩ (أ) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }

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؛ { نص قائم مستمد من الفقرة ١٩ (ج) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }

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؛ { نص جديد يرمي إلى إظهار الأعمال التي تم الاضطلاع بها منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية }

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من 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؛ { نص قائم مستمد من الفقرة ١٩ (ب) من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ فيما يتعلق بجميع المناطق؛ { نص جديد يرمي إلى إظهار الأعمال التي تم الاضطلاع بها منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية }

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 فيها التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛ { نص قائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبَّق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛ { استناداً إلى نص الفقرة (و) من الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }

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؛ **{ يعكس خلفية مسألة وضع حل شامل مقارنة بخليط من التدابير القائمة على آليات السوق }**

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؛ **{ استناداً إلى نص الفقرة ٣٠ من قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ والمبدأ التوجيهي (ح) }**

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛ **{ تم تحديث النص بحيث يشير إلى اتفاق باريس }**

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ **{ نص قائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ }**

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؛ **{ الاعتراف باتفاق 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؛ **{ نص جديد يرمي إلى إظهار اتفاق باريس }**

وترحيباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛ **{ نص جديد بشأن منهجيات آلية التنمية النظيفة }**

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 - تغير المناخ، محل القرارين ٣٨-١٧ و٣٨-١٨ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

١ مكرراً - 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؛ **{ سلة من التدابير وتفضيل التدابير غير القائمة على آليات السوق }**

٢ - 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؛ **{ الاعتراف بتعدّد إنجاز هدف الحياد الكربوني لعام ٢٠٢٠ من خلال التدابير غير القائمة على آليات السوق }**

٣ - 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؛ **{ الدور التكميلي للتدابير القائمة على آليات السوق لبلوغ هدف الحياد الكربوني لعام ٢٠٢٠ }**

٤ - وتقرر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) 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؛ **{تتمثل التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي}**

٥ - 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؛ **{المزيد من التقدم بشأن التدابير غير القائمة على آليات السوق}**

٥ مكرر- 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.

٦ - 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 حد ما الأدنى؛ **{الاعتراف بظروف الدول الخاصة} - السماح بالمعاملة المختلفة**

٧ - 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 حد ما الأدنى، على النحو التالي: **{الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي} - السماح بالمعاملة المختلفة**

(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 ٩ (هـ) و (ط) أدناه **{المرحلة التجريبية للدول المتطوعة مع خيارات احتساب شروط التعويض}**

(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 **{المرحلة الأولى للدول المتطوعة}**

(ج) وستضع الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى **{تحديث للمعلومات يبين المشاركة الطوعية}**

(د) 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 **{المرحلة الثانية لجميع الدول بنسبة ٠,٥ في المائة، ٩٠ في المائة من الأطنان الكيلومترية الإيرادية، مع إعفاءات خاصة بأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع}**

(هـ) وتُسجَع 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 {المشاركة الطوعية، وإخطار مدته ستة أشهر}

و) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري 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 هاما 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 {استعراض التعديلات}

٨ - 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 حدها الأدنى، على النحو التالي:

أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٧ 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 ٧ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛ {السماح بالمعاملة المختلفة}

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تتدرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٧ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛ {تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى} - {السماح بالمعاملة المختلفة}

٩ - وتقرر بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محددة 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 عما 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 عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- و) انبعاثات مشغّل 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) سُبُعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ٩ ب) و ٩ 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؛ **{التوزيع وفق النهج الفعال} - {السماح بالمعاملة المختلفة}**

١٠- وتقرر أن الوافد الجديد 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. **{الناقلون الجدد} - {السماح بالمعاملة المختلفة}**

١١- 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؛ **{الإعفاءات الفنية}**

١٢- 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؛ **{عدم إعادة توزيع الانبعاثات المعفاة} - {السماح بالمعاملة المختلفة}**

١٣- وتُحيط علماء 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؛ **{الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات - توصيات لجنة حماية البيئة}**

١٤- 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 تعيّن دولة السجل لمشغّل الطائرات كل عام؛ **{دورة الامتثال}**

١٥- 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 يقرّر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛ **{الضمانات من حيث التكلفة}**

<sup>٤</sup> يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغّل 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 مشغّل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

١٦- 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 ٧ 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 بطول 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 تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛ **{المدة والمراجعة}**

١٦ مكرراً- تحدد أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى قررتها الجمعية العمومية يجب تطبيقها على التدابير القائمة على السوق المنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، **{بدون تطبيق مزدوج للتدابير القائمة على السوق التي تتجاوز خطة التعويض عن الكربون}**

١٧- 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؛ **{وضع قواعد الرصد والإبلاغ والتحقق}**

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

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؛ **{وضع إرشادات خاصة بمعايير وحدة الانبعاثات}**

(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؛ **{البرامج المؤهلة}**

(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؛  
**{وضع إرشادات بشأن السجلات}**

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

ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو؛ **{إنشاء سجل للدول}**

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؛ **{نظم إدارة}**

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

ي) اتخاذ الدول الأعضاء الإجراءات اللازمة لضمان أن يوضع الإطار التنظيمي الوطني اللازم للامتثال للخطة وإنفاذها بحلول عام ٢٠٢٠. **{الإطار التنظيمي}**

١٨- 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:

#### - **السماح بالمعاملة المختلفة**

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؛ **{بناء القدرات بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق}**

ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ **{الشراكات بشأن 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؛ **{بناء القدرات بشأن السجلات}**

د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛ **{الشراكات بشأن السجلات}**

١٩- وتقرر أن تُستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تفي بمعايير وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة ١٧ أعلاه، **{وحدات الانبعاثات المؤهلة}**

١٩ مكرراً- تطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛ **{مزيد من الإجراءات بشأن استخدام وحدات الانبعاثات}**؛ **السماح بالمعاملة**

**المختلفة**

٢٠- 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؛ {مزيد من الإجراءات بشأن المنهجيات المتعلقة بالطيران}

- انتهى -