



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند 22 من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة
والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

موقف مشترك بشأن بعض أحكام المشروع المقترح للبيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها السارية
في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
(ورقة مقدّمة من الهند وجمهورية الصين الشعبية والاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي

تذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس واعترافاً بمبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)، في ضوء الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC)، واعترافاً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وإتاحة الفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، فإن ورقة العمل هذه تهدف إلى لفت انتباه الجمعية العمومية إلى بعض أحكام مشروع البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، التي يجب أن تكون متنسقة مع المبادئ المذكورة أعلاه.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى دراسة وإقرار التغييرات المقترح إدخالها على مشروع نص قرار الجمعية العمومية على النحو الوارد في المرفق بورقة العمل هذه.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ه) - حماية البيئة.
الآثار المالية	توفر التعديلات المقترحة الشروط اللازمة لتحقيق النمو المستدام لقطاع الطيران المدني الوطني في البلدان النامية في سياق تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.
المراجع	الوثيقة Doc 7300 - اتفاقية الطيران المدني الدولي الوثيقة Doc 10022 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في 2013/10/4) قرار الجمعية العمومية 38-18: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ القرار (A/RES/70/1)، تحويل عالمانا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030 (قرار اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة في 2015/9/25) اتفاق باريس FCCC/CP/2015/L.9 الوثيقة A39-WP/52، البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

-1 المقدمة

1-1 يشير تحليل التبعات المترتبة على تنفيذ الخطة العالمية المقترحة للتدابير القائمة على آليات السوق استناداً إلى "آلية التعويض" (خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي) إلى وجود درجة كبيرة من مخاطر تشويه سوق النقل الجوي الدولي، وبروز بيئة مواتية للمنافسة غير المنصفة موجهة نحو تثبيط أسواق الدول النامية التي تشهد نمواً سريعاً في قطاع النقل الجوي، الأمر الذي يؤدي حتماً إلى خلق مخاطر ركود عملية تطور قطاع الطيران المدني الوطني لدى هذه البلدان. وهذا يزيد بدوره من خطر إخراج شركات الطيران لدى هذه البلدان من سوق النقل الجوي الدولي، الأمر الذي يرجح كفة إفلاسها لاحقاً. وتلك التبعات السلبية على البلدان النامية لا تتسق ومبادرة الايكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

2-1 ولكي يتسنى تفاذي المخاطر المذكورة أعلاه، يجب القيام وفقاً لذلك بتعديل بعض الأحكام الواردة في مشروع نص قرار الجمعية العمومية المعني بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

2-2 نقاط رئيسية يلزم نظر الجمعية العمومية فيها بشأن تنفيذ الخطة لعالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي

1-2 ما من شك في أن الهدف الرئيسي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق هو خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على مستوى العالم. بيد أن التوجه العام لمشروع النص المقترح لقرار الجمعية العمومية المعني بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق قد ركز على "آلية التعويض" أكثر من خفض الانبعاثات. وبالتالي، فإنه من الأنسب الاستعاضة عن عبارة "سروط التعويض" بعبارة "سروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" في نص القرار، وذلك على النحو المبين في المرفق بورقة العمل هذه.

2-2 تؤكد الفقرة العاشرة من ديباجة مشروع القرار مرة أخرى انشغال الجمعية العمومية "... 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 مقارنةً بالقطاعات الأخرى". غير أن المقترح الحالي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يعني شراء وحدات الانبعاثات من أسواق الكربون المفتوحة خارج قطاع الطيران المدني الدولي، ما يؤدي في واقع الأمر إلى أن استخدام الطيران الدولي كمصدر لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، كما أنه إلى جانب ذلك يتعارض مع اتفاقية شيكاغو. وفي الوقت الحالي لا يوجد للبيع أي أرصدة كربون تولدت نتيجة لتنفيذ مشاريع طيران ذات كفاءة بيئية في البلدان النامية. وبالتالي، فمن أجل أن يراعي نص القرار القلق الذي يسود أوساط الطيران الدولي، كما ذكر أعلاه، فإن وحدات الانبعاثات التي ستتولد فقط نتيجة تنفيذ مشاريع طيران، هي فقط التي يمكن اعتبارها مؤهلة في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وفي هذا الصدد يجب إضافة عبارة "المتعلقة بالطيران المدني" بعد عبارة "معايير وحدة الانبعاثات" في الفقرات الفرعية (ج) و(د) و(هـ) من البند 17 من منطوق القرار.

3-2 وبما أن مشروع القرار المقترح ينص على "وترحباً باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ..." فإنه يلزم إعادة صياغة نص الفقرة الرابعة عشرة في ديباجة القرار على النحو التالي:

"ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تتصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وآلية تنفيذ المساهمات المقررة وطنياً على أساس طوعي تحدد بمقتضى الفقرة 4 من المادة 6 من اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة مع تعزيز التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛ **نص جديد يرمي إلى إظهار اتفاق باريس**

4-2 من الضروري ملاحظة أن "المرحلة التجريبية" لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، التي كانت محل إجماع أكد عليه اجتماع "أصدقاء الرئيس" غير الرسمي الذي عقد خلال يومي 22-23 أغسطس من هذا العام، تتماشى تماماً مع أحكام منطوق الفقرة 19 أ) من قرار الجمعية العمومية 38-18، التي طلبت إلى المجلس أن "يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير

القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي...". والأمر لا يتطلب إثبات أن نتائج التطبيق العملي فقط هي التي يمكن اعتبارها برهاناً على "الجدوى والطابع العملي" لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فضلاً عن "آثارها البيئية والاقتصادية" التي يمكن تقييمها بشكل موضوعي بعد "المرحلة التجريبية" لتطبيقها فقط. ومن أجل تفادي مخاطر تمس دون مبرر سمعة الايكاو في حال لم تكن نتائج مراحل "اختبار" تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي مرضية، فلن يكون من الحكمة "إصدار الباب" أمام الخيارات الممكنة الأخرى لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في المستقبل. وفي هذا الصدد، يتعين إعادة صياغة نص منطوق البند 4 من القرار على النحو التالي:

"4- تقرر تنفيذ مرحلة تجريبية ومرحلة طوعية وتقييم لخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) كأحد الخيارات الممكنة 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 2020، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛ تتمثل التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛

2-5 مراعاةً لأوجه عدم التيقن من النتائج البيئية الممكنة لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وتأثيرها في النمو المستدام لقطاع الطيران المدني الوطني، لا سيما في البلدان النامية. فإنه يتعين تعديل نص الفقرة 7 د) من القرار بحيث تكون على النحو التالي:

"د) رهناً بالنتائج الإيجابية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، التي يحددها استعراض تطبيق المرحلة الأولى، فسوف تطبق المرحلة الثانية اعتباراً من عام 2027..."

2-6 استحدثت الجمعية العمومية للايكاو قبل ست سنوات مفهوم معايير "الحد الأدنى" كإجراء وقائي لتحقيق النمو المستدام لقطاع الطيران المدني في البلدان النامية. ومع الأخذ في الاعتبار للاحتمال الكبير لتعرض البلدان النامية لتبعات سلبية نتيجة لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (على النحو المشار إليه في منطوق الفقرة 15 من مشروع القرار)، فمن صواب الرأي الإبقاء على هذا النص في منطوق القرار الجديد. ومع مراعاة أنه يجب إعادة النظر بعناية في مفهوم "الحد الأدنى" من أجل توفير الحماية العادلة من خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فإنه يمكن قبول عتبة 0.5% من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية كأساس للمفاوضات في المستقبل. وفي هذا الصدد، يجب استكمال نص منطوق البند 7 د) من القرار على النحو التالي:

"د) ... والبلدان النامية الأخرى المستثناة على أساس معايير "الحد الأدنى" بعتبة 0.5% من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية والمعايير الاقتصادية، حيث يتعين استعراض وتحديث قائمة بتلك الدول خلال تقييم المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من التنفيذ ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة".

2-7 من المتوقع أن يكون للبلدان المتقدمة دور ريادي في سياق مرحلة التنفيذ التجريبي والمرحلة الأولى لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فتلج الدول هي المسؤولة بشكل كبير عن تغير المناخ، وتملك إمكانات اقتصادية كافية لتعويض الخسائر المالية والمساس بالسمعة في حال الإخفاق في تحقيق خفض في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتعزيز التنمية المستدامة نتيجة لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. ومع ذلك، فإن أي دولة عضو لديها حق سيادي في البت بشأن المشاركة في أي وقت في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي. وفي هذا الصدد، يجب تعديل نص منطوق البند 7 هـ) من القرار على النحو التالي:

"هـ) وتُسجَع الدول المعفية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة طوعاً في الخطة في أقرب وقت ممكن، مع التسليم بتولي الدول المتقدمة لزام المبادرة¹. أما الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة،

1 المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي: اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (نافتا)؛ أمريكا الجنوبية: السوق المشتركة للجنوب (MERCOSUR)؛ الجماعة الكاريبية والسوق المشتركة (CARICOM)؛ اتفاقية التجارة الحرة بين الجمهورية الدومينيكية - أمريكا الوسطى - الولايات المتحدة (CAFTADR)؛ الاتحاد الأوروبي (EU)؛

أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من 1 يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الايكاو بقرارها في موعد لا يتعدى 30 يونيو من السنة السابقة **{المشاركة الطوعية، وإخطار مدته ستة أشهر}**

2-8 في حالة المشاركة الطوعية للدول النامية في مراحل "اختبار" تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فمن الإنصاف إعطاؤها الفرصة لتحمل المسؤولية عن تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون دون توجيه، وهو ما يتسق تماماً مع نهج اتفاق باريس. ومن الواضح أنه من غير المناسب أن يجري "بيع تذاكر من أجل رحلات تجريبية" بينما يجري تحديد هدف السلامة البيئية، الذي تم استبعاده افتراضياً بمقتضى منطوق الفقرة 12 من مشروع القرار (A39-WP/52). كما يجب ملاحظة أن اختلاف مستوى شروط التعويض عن الكربون فيما بين المشغلين من البلدان النامية والبلدان المتقدمة العاملين على نفس المسارات يتطابق تماماً مع مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة (CBDR). ولذلك، فإنه يتعين إعادة صياغة نص منطوق الفقرة 9 من القرار على النحو التالي:

"9- وتقرر بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتوقعة للتعويض من قبل مشغل الطائرات على أساس طوعي خلال مرحلة التنفيذ التجريبي والمرحلة الأولى في سنة محددة اعتباراً من عام 2021 على أساس مساهمات مقررّة وطنياً معتمدة بشكل فردي بواسطة كل دولة عضو مشاركة، أو على النحو التالي: ..."

2-9 مع مراعاة أن الدور الحقيقي لأي مراحل "اختبار" لتنفيذ مشروع هو إثبات جدواه، وإجراء التعديلات المناسبة حسب الاقتضاء، فإنه من صواب الرأي إدخال التعديل التالي على الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من نص منطوق الفقرة 9 من القرار:

"ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة

– للمرحلة التجريبية والمرحلة الأولى: متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام 2019 وعام 2020؛ وللمرحلة الثانية: تتحدد سنة خط أساس أخرى خلال عملية الاستعراض) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة معينة؛

ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة – للمرحلة التجريبية والمرحلة الأولى: متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام 2019 وعام 2020؛ وللمرحلة الثانية: تتحدد سنة خط أساس أخرى خلال عملية الاستعراض) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة؛

2-10 مع الأخذ في الاعتبار أن ديباجة مشروع القرار تقر بدعم التنمية المستدامة مع التركيز على البلدان النامية، فمن صواب الرأي إعادة صياغة نص منطوق الفقرتين 9 هـ ('4-') و('5-') على النحو التالي:

"4- فيما يتعلق بالخطة من عام 2030 وحتى نهاية عام 2035، من المتوقع إجراء انتقال تدريجي لشروط التعويض من نسبة 100٪ قطاعية لتشمل بعض النسبة المئوية الفردية، على أن تُقدم تفاصيل ذلك، التي تستند بشكل أساسي إلى استعراض نتائج مرحلة التنفيذ الأولى، إلى الجمعية العمومية عام 2028 للنظر فيها؛"

اتفاقية التجارة الحرة بين دول وسط أوروبا (CEFTA)؛ المجموعة الاقتصادية الأوروبية الآسيوية (المجموعة الاقتصادية الأوراسية) (EurAsEC)؛ رابطة دول جنوب شرق آسيا (ASEAN)؛ مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC)؛ والاتفاقية الإطارية للتعاون الاقتصادي بين الصين وتايوان (ECFA)؛ مجلس التعاون لدول الخليج العربية – مجلس التعاون الخليجي (GCC)؛ الجماعة الاقتصادية الأفريقية (AEC)؛ تجمع دول الساحل والصحراء (س.ص)؛ السوق المشتركة لدول شرق وجنوب أفريقيا (الكوميسا)؛ مجموعة شرق أفريقيا (EAC)؛ المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (ECCAS/CEEAC)؛ المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (إيكواس)؛ الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية (إيغاد)، مجموعة تنمية الجنوب الأفريقي (SADC)؛ اتحاد المغرب العربي (AMU/UMA) ...

11-2 ثمة فارق كبير موجود بين مستوى ربحية شركات الطيران من مختلف أقاليم العالم (على سبيل المثال، مستوى الربحية لشركات الطيران في أمريكا الشمالية يفوق مستوى ربحية شركات الطيران الأفريقية بنحو 11 ضعفاً)، وهو ما حدد سلفاً مسألة النهج التفضيلي للحماية المؤقتة من خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي من أجل "القادمين الجدد" من البلدان المتقدمة والنامية. مع الأخذ بعين الاعتبار أن القادمين الجدد من البلدان النامية سيستخدمون في معظم الحالات أساطيل طائرات أقدم عمراً وأقل كفاءة في استهلاك الوقود، وسيكون من الإنصاف تحديد "عتبة الدخول" لنسبة الانبعاثات السنوية إلى إجمالي انبعاثات القطاع في عام 2020 بمستوى أعلى نسبياً من أجل حماية نموهم المستدام. ومن المقترح مبدئياً تحديد هذه العتبة من أجل "القادمين الجدد" من البلدان النامية عند مستوى 0.5 في المائة من إجمالي انبعاثات القطاع كأساس لدراسة متأنية في المستقبل. وفي هذا الصدد، يتعين إعادة صياغة نص منطوق القرار 10 على النحو التالي:

"10- وتقرر أن الوافد الجديد² يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية ما يلي:

(أ) نسبة 0.1 في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام 2020 (للقادمين الجدد من البلدان المتقدمة)، أو

(ب) نسبة 0.5 في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام 2020 (للقادمين الجدد من البلدان النامية)،

أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلين الطائرات. **{الناقلون الجدد} - السماح بالمعاملة المختلفة**

12-2 من أجل تفادي وقوع أضرار بالغة على قطاع الطيران المدني الدولي نتيجة لتطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فمن صواب الرأي عدم الاكتفاء بعمل مجرد استعراض دوري لخطة التعويض عن الكربون، وإنما القيام أيضاً بإجراء تقييم سنوي لتكلفتها، وتأثيرها في مجالي السلامة والأمن، فضلاً عن "كفاءتها" البيئية، ومستوى تشوهات السوق الناتجة عنها. ولتحقيق هذا الغرض، يتعين تعديل نص الفقرة 16 على النحو التالي:

"16- وتقرر إجراء تقييم دوري لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس كل سنة ابتداءً من عام 2022 للغرض المشار إليه في الفقرة 7 (و) أعلاه من أجل تفادي مخاطر إلحاق أضرار بالغة بالتنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي، بما في ذلك جوانب السلامة والأمن والمنافسة العادلة، وتأثيرها على الدول الأعضاء من حيث التكلفة، فضلاً عن تقييم الفعالية البيئية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ويُعرض ذلك على الجمعية العمومية للنظر في مدى ملاءمة استمرار خطة تعويض الكربون. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي: ..."

13-2 وفقاً للمادة 37 من الفصل السادس من اتفاقية الطيران المدني الدولي، فإن القضايا المتصلة بالرصد والإبلاغ والتحقق، ووحدات الانبعاثات، والسجلات لا "تتعلق بالطائرات والموظفين والخطوط الجوية والخدمات المساعدة"، وبالتالي فهي خارج نطاق القواعد والتوصيات الدولية والإجراءات. وبالتالي، فإن الاتفاقية لا تجيز للايكاو تطوير قواعد وتوصيات دولية بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق، ووحدات الانبعاثات والسجلات. وفي هذا الصدد، يجب ألا يظهر في منطوق القرار عبارة "القواعد والتوصيات الدولية"، وستحمل جميع معايير وحدة الانبعاثات مجرد طابع "التوصية". ووفقاً لذلك، يجب حذف عبارة "القواعد والتوصيات الدولية" من الصياغة، وإضافة عبارة "المتعلقة بالطيران المدني" بعد عبارة "معايير وحدة الانبعاثات".

14-2 وعلى الرغم من الأهمية الفنية لإدخال نظام الرصد والإبلاغ والتحقق من أجل جميع الدول الأعضاء دون استثناء كأساس للتمايز المنصف للالتزامات الانبعاثات فيما بين الدول الأعضاء، إلا أنه من غير الواضح أنه يتعين على الدول التي تفتقر بالتأكد إلى الموارد المتاحة أو التي ستنفى من المشاركة في مراحل "اختبار" تطبيق خطة تعويض الكربون، البدء في تطبيق نظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من عام 2018. ويمكن لمثل هذه الدول الأعضاء أن تبدأ في تطبيق نظام الرصد والإبلاغ والتحقق على المستوى الوطني أو الإقليمي اعتباراً من عام 2024 مع الأخذ بعين الاعتبار للتجارب الناجحة

² 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 مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق لدى الدول الأعضاء الأخرى. وجدير بالذكر أن هذا النهج لتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق يتماشى أيضاً مع مبدأ الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة (SCRC) وفي هذا الصدد، يجب استكمال منطوق الفقرة 18 من القرار بفقرة فرعية جديدة (ب) على النحو التالي:

"ب) على الدول الأعضاء، التي سئُفَى بمقتضى الشروط الواردة في الفقرة 7 (د)، أن تبدأ في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق على المستوى الوطني أو الإقليمي اعتباراً من عام 2024، مع الأخذ بعين الاعتبار للتجارب الناجحة في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق لدى الدول الأعضاء الأخرى؛"

3- الخلاصة

1-3 الجمعية العمومية مدعوة إلى أن تأخذ في اعتبارها تلك المخاوف المشتركة لدى البلدان بشأن تطوير التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، وأن تعتمد تعديلاتها المقترحة على مشروع القرار.

2-3 مع الأخذ بعين الاعتبار أن النص المقترح لمشروع القرار فيما يتعلق بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق لا يمكن اعتباره مشروعاً "سابق التجهيز" من أجل تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، فضلاً عن وجود قلق شديد وبعض الغموض فيما يتعلق بالتبعات المحتملة لتنفيذها، فمن صواب الرأي، كحل وسط ممكن، دعم التعديلات المقترحة، في ورقة العمل هذه، على مشروع القرار، وذلك بغرض الإبقاء على "نافذة الفرص" مفتوحة لمواصلة الجهود المشتركة لجميع الدول الأعضاء الرامية إلى إحداث خفض حقيقي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن هذا القطاع وعلى المستوى العالمي.

3-3 وعلى العكس من ذلك، فإن أي محاولات لفرض تنفيذ المشروع خطة تعويض الكربون، غير القائم بعد، يمكن أن تقوض الأحكام الأساسية لاتفاقية شيكاغو وروح الاتفاقية ذاتها، التي تدعو جميع الدول الأعضاء إلى "... تجنب الاحتكاك وتعزيز ذلك التعاون بين الدول والشعوب الذي يعتمد عليه سلام العالم".

المرفق

قرار الجمعية العمومية 39-..: البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

لما كان قرار الجمعية العمومية 38-18 قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛ **فُنص قائم مستمد من الفقرة 18 من قرار الجمعية العمومية 38-18**

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية 38-18 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؛ **فُنص قائم مستمد من الفقرة 19 (أ) من قرار الجمعية العمومية 38-18**

وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية 38-18 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 مراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة 2020 كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛ **فُنص قائم مستمد من الفقرة 19 (ج) من قرار الجمعية العمومية 38-18**

وتسليماً بأن الايكاو 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؛ **فُنص جديد يرمي إلى إظهار الأعمال التي تم الاضطلاع بها منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية**

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية 38-18 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؛ **فُنص قائم مستمد من الفقرة 19 (ب) من قرار الجمعية العمومية 38-18**

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي 2015 و2016 فيما يتعلق بجميع المناطق؛ **فُنص 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؛ **فُنص قائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية العمومية 38-18**

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؛ **فُنص قائم مستمد من الفقرة (و) من الملحق بقرار الجمعية العمومية 38-18**

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؛ **يرعكس 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 30 من قرار الجمعية العمومية 18-38 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 18-38}**

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، وآلية تنفيذ المساهمات المقررة وطنياً على أساس طوعي تحدد بمقتضى الفقرة 4 من المادة 6 من اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة مع تعزيز 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 والايكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛ **{نص جديد بشأن منهجيات آلية التنمية النظيفة}**

فإن الجمعية العمومية:

1 - تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار 39 -.. بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار 39-.. بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، محل القرارين 17-38 و 18-38 وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

1 مكرراً - وتسلم بالتقدّم 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؛ **{رسلة من التدابير وتفضيل التدابير غير القائمة على آليات السوق}**

2 - 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 2020 على المستوى نفسه؛ **{الاعتراف بتعدّد إنجاز هدف الحياد الكربوني لعام 2020 من خلال التدابير غير القائمة على آليات السوق}**

3 - وتشدّد 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 العالمية القائمة على آليات السوق لبلوغ هدف الحياد الكربوني لعام 2020}**

4 - تقرّر تنفيذ مرحلة تجريبية ومرحلة طوعية وتقييم لخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) 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 2020، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛ **تتمثل التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي**

5 - 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 تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 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**

5 مكرراً- 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.

6 - 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؛ **الاعتراف بظروف الدول الخاصة** - **السماح بالمعاملة المختلفة**

7 - 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: **الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي** - **السماح بالمعاملة المختلفة**

أ) تنطبق مرحلة التنفيذ التجريبي من عام 2021 حتى نهاية عام 2023 على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس شروط التعويض لمشغلي طائراتها من الفئرتين 9 هـ) و ط) أدناه **المرحلة التجريبية للدول المتطوعة مع خيارات احتساب شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون**

ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام 2024 حتى نهاية عام 2026 على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الفقرة 9 أ) أدناه **المرحلة الأولى للدول المتطوعة**

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

د) رهناً بالنتائج الإيجابية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، التي يحددها استعراض تطبيق المرحلة الأولى، فسوف تنطبق المرحلة الثانية اعتباراً من عام 2027 وحتى نهاية عام 2035 على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام 2018 بما يتجاوز 0.5 في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها 90 في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان النامية الأخرى المستثناة على أساس معايير "الحد الأدنى" بعتبة 0.5% من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية والمعايير الاقتصادية، حيث يتعين استعراض وتحديث قائمة بتلك الدول خلال تقييم المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من التنفيذ ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة **المرحلة الثانية لجميع الدول بنسبة 0.5 في المائة، 90 في المائة من الأطنان الكيلومترية الإيرادية، مع إعفاءات خاصة بأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع**

هـ) وتُشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، مع التسليم بتولى الدول المتقدمة لزاماً المبادرة. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلاّ اعتباراً من 1 يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الايكاو بقرارها في موعد لا يتعدى 30 يونيو من السنة السابقة **المشاركة الطوعية، وإخطار مدته ستة أشهر**

و) واعتباراً من عام 2022، سيُجري المجلس استعراضاً سنوياً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران، 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 **استعراض التعديلات**

8 - وتقرر أنه يجب أن تُطبّق 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 تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة 7 أعلاه، تشملها شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 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 7 أعلاه، معفاة من شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛ **السماح بالمعاملة المختلفة**

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة 7 أعلاه، معفاة من شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛ **تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى** - **السماح بالمعاملة المختلفة**

9 - وتقرر بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتوقعة للتعويض من قبل مشغل الطائرات على أساس طوعي خلال مرحلة التنفيذ التجريبي والمرحلة الأولى في سنة محدّدة اعتباراً من عام 2021 على أساس مساهمات مفررة وطنياً معتمدة بشكل فردي بواسطة كل دولة عضو مشاركة، أو 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 - المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى: متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام 2019 وعام 2020؛ والمرحلة الثانية: تتحدد سنة خط أساس أخرى خلال عملية الاستعراض) / 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 - المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى: متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام 2019 وعام 2020؛ والمرحلة الثانية: تتحدد سنة خط أساس أخرى خلال عملية الاستعراض) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة؛

د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (100 ٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

- هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:
- 1- من عام 2021 وحتى نهاية عام 2023، بنسبة 100% 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 2020.
 - 2- من عام 2024 وحتى نهاية 2026، بنسبة 100% قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
 - 3- من عام 2027 وحتى نهاية 2029، بنسبة 100% قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
 - 4- فيما يتعلق بالخطة من عام 2030 وحتى نهاية عام 2035، من المتوقع إجراء انتقال تدريجي لشروط التعويض من نسبة 100% قطاعية لتشمل بعض النسبة المئوية الفردية، على أن تُقدم تفاصيل ذلك، التي تستند بشكل أساسي إلى استعراض نتائج مرحلة التنفيذ الأولى، إلى الجمعية العمومية عام 2028 للنظر فيها؛
- 5- ؛

- 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 9 ب) و 9 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**

10- وتقرر أن الوافد الجديد³ يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية ما يلي:

- أ) نسبة 0.1 في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام 2020 (للقادمين الجدد من البلدان المتقدمة)، أو
- ب) نسبة 0.5 في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام 2020 (للقادمين الجدد من البلدان النامية)،
- 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**

11- 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 10 000 طن متري من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع 5 700 كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛ **{الإعفاءات الفنية}**

12- وتقرر أن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛ **{عدم إعادة توزيع الانبعاثات المعفاة}** - **السماح بالمعاملة المختلفة**

13- 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

³ 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 مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

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 2020؛ **{الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات - توصيات لجنة حماية البيئة}**

14- وتقرر أن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام 2021 إلى عام 2023، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعيّنّها دولة السجل لمشغّل الطائرات كل عام؛ **{دورة الامتثال}**

15- 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}**

16- وتقرر إجراء تقييم دوري لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس كل سنة ابتداءً من عام 2022 للغرض المشار إليه في الفقرة 7 (و) أعلاه من أجل تقادي مخاطر إلحاق أضرار بالغة بالتنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي، بما في ذلك جوانب السلامة والأمن والمنافسة العادلة، وتأثيرها على الدول الأعضاء من حيث التكلفة، فضلاً عن تقييم الفعالية البيئية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ويُعرض ذلك على الجمعية العمومية للنظر في مدى ملاءمة استمرار خطة تعويض الكربون. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الايكاو 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 2032 بشأن إنهاء الخطة أو تمديدتها لما بعد عام 2035 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؛ **{المدّة والمراجعة}**

16 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، **{ليدون تطبيق مزدوج للتدابير القائمة على السوق التي تتجاوز خطة التعويض عن الكربون}**

17- وتطلب اتخاذ الإجراءات التالية، سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام 2020: وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع الإرشادات المعنية 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 2018؛ **{وضع قواعد الرصد والإبلاغ والتحقق}**

ب) اضطلاع جميع الدول الأعضاء التي ينفذ مشغلو طائراتها رحلات جوية دولية بوضع الترتيبات اللازمة، وفقاً للإرشادات المعنية بالرصد والإبلاغ والتحقق، من أجل تنفيذها اعتباراً من 2019/1/1؛ **{تطبيق قواعد الرصد والإبلاغ والتحقق}**

وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات المتعلقة بالطيران المدني،

ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع إرشادات معنية بمعايير وحدة الانبعاثات المتعلقة بالطيران المدني، 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 6 من اتفاق باريس، وذلك ليعتمدها المجلس في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك عام 2018؛
{وضع إرشادات معنية بمعايير وحدة الانبعاثات}

(د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات المتعلقة بالطيران المدني، 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 للإرشادات المعنية بمعايير وحدة الانبعاثات المتعلقة بالطيران المدني، 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 2018؛
{وضع إرشادات بشأن السجلات}

(ز) اضطلاع المجلس بوضع سجل مركزي موحد برعاية الايكاو لتفعيل العمل به في موعد أقصاه 2021/1/1؛
{إنشاء سجل مركزي}

(ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُنشئها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الايكاو؛ **{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 للائتمثال للخطة وإنفاذها بحلول عام 2020. **{الإطار التنظيمي}**

18- وتقرر أن تتخذ الايكاو 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 2020، 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 غير المعفاة لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من 2019/1/1، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام 2017، 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) على الدول الأعضاء، التي سُنِّعَت بمقتضى الشروط الواردة في الفقرة 7 (د)، أن تبدأ في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق على المستوى الوطني أو الإقليمي اعتباراً من عام 2024، مع الأخذ بعين الاعتبار للتجارب الناجحة في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق لدى الدول الأعضاء الأخرى؛

(ج) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ **{الشراكات بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق}**

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

د) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواعدة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام 2017، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطوع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛
{بناء القدرات بشأن السجلات}

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

19- وتقرر أن تُستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تفي بمعايير وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة 17 أعلاه، **{وحدات الانبعاثات المؤهلة}**

19 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

20- **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 -