



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

تقرير اللجنة التنفيذية عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

أقرت اللجنة التنفيذية التقرير المرفق عن البند ٢٢ من جدول الأعمال (القسم الخاص بتغير المناخ بدون الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق). وتوصى الجلسة العامة باعتماد القرار ١/٢٢.

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

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

٢٢-١ نظرت اللجنة التنفيذية، خلال اجتماعها الثالث والرابع والعاشر، في موضوع حماية البيئة استناداً إلى تقارير عن التقدم الذي أحرزه المجلس بشأن أعمال المنظمة في مجال الطيران الدولي وحماية البيئة (ورقات العمل WP/28 و WP/51 و WP/54 و WP/55 والتصويبان رقم ١ ورقم ٥٦). وبناء على تقارير التقدم المحرز هذه، نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراح المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" (WP/49). وقد أدرجت التعديلات على بعض جوانب القرار ٣٨-١٨ بشأن خطة التدابير القائمة على آليات السوق في ورقة عمل منفصلة (WP/52 والتصويبان رقم ١) بعنوان "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق". وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك ٤٤ ورقة مقدمة من الدول والمراقبين هي: وقرارات العمل WP/91 و WP/138 و WP/152 و WP/153 (التتقيح رقم ١) و WP/154 (التتقيح رقم ١) و WP/155 (التتقيح رقم ١) و WP/163 و WP/170 و WP/181 و WP/182 و WP/206 و WP/207 و WP/208 و WP/209 و WP/211 (التتقيح رقم ١) و WP/212 (التتقيح رقم ١) و WP/222 و WP/227 و WP/232 و WP/233 و WP/234 و WP/248 و WP/262 و WP/321 و WP/343 و WP/363 و WP/364 و WP/377 و WP/387 و WP/411 و WP/412 و WP/413 و WP/414 و WP/415 و WP/426 و WP/427 و WP/428 و WP/429 و WP/431 و WP/443 و WP/448 و WP/449 و WP/455 و WP/465.

٢٢-٢ تغير المناخ بدون خطة التدابير القائمة على آليات السوق

٢٢-٢-١ قدم المجلس تقريراً (WP/56) عن أنشطة الإيكاو الرامية إلى تعزيز وتيسير ظهور أنواع الوقود البديل المستدام في مجال الطيران، بما في ذلك: تبادل المعلومات وتعزيز الحوار بين الدول والجهات المعنية؛ والحفاظ على الإطار العالمي لأنواع الوقود البديل للطيران (GFAAF)؛ والأعمال التي تقوم بها "فرقة عمل أنواع الوقود البديل" في إطار لجنة حماية البيئة (CAEP). وأوضح التقرير أنه بالرغم من إثبات إمكانية إنتاج أنواع الوقود البديلة من الناحية التكنولوجية، فإن الأولويات القادمة ستكون في معالجة العوائق الاقتصادية خلال المراحل الأولى، وضمان النشر المستدام على المستوى التجاري، وأنه لا بد من قيام الدول بوضع سياسات مكرسة لهذا الأمر، بما يشمل دعم التدابير والأحكام التي تكفل الاستدامة. وأقرت اللجنة التقدم المحرز، وأيدت استمرار عمل المنظمة.

٢٢-٢-٢ وقدم المجلس تقريراً (WP/54) عن التطورات التي حدثت منذ دورة الجمعية العمومية السابقة بشأن خطط العمل الطوعية للدول فيما يخص أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فضلاً عن الخطوات المقبلة التي تمكن الإيكاو من دعم الدول في إعداد وتحديث وتنفيذ خطط العمل. وحتى يومنا هذا، قدمت ١٠٠ دولة، وهو ما يمثل نسبة ٨٩,٩٠ في المائة من النقل الجوي الدولي، خطط عملها. وعلى الرغم من أن هذا يشكل تحسناً ملحوظاً، إلا أن ما يزيد على نصف خطط العمل المقدمة مازالت لا تتضمن خطوط أساس محددة كميًا أو النتائج المتوقعة. وكخطوة مقبلة، سوف تُمضي الأمانة العامة قدماً في تقديم الدعم إلى الدول في إعداد وتحديث خطط العمل الطوعية التي تتضمن بيانات كمية، وفي بناء الشراكات لمساعدة الدول التي لم تقم بعد بإعداد خطط عملها. وأقرت اللجنة التقدم المحرز، وأيدت استمرار عمل المنظمة.

٢٢-٢-٣ وشجعت اللجنة كذلك الدول الأعضاء على تبادل المعلومات وأن تشمل تلك المعلومات بيانات أكثر اكتمالاً ومثانة في خطط العمل، والتي من شأنها تيسير عمل الإيكاو في جمعها للبيانات الخاصة بالانبعاثات على الصعيد العالمي. كما شجعت إقامة الشراكات بين الدول لدعم بعضها البعض في إعداد خطط العمل وتحسينها.

٢٢-٢-٤ ونظرت اللجنة كذلك في ورقة العمل WP/28، التي تناولت الأنشطة المتعلقة ببرنامح الإيكاو للمساعدة الفنية، بما يغطي جميع الأهداف الاستراتيجية للمنظمة بما في ذلك حماية البيئة. وتتضمن الورقة معلومات عن مبادرات المساعدة وبناء القدرات في مجال البيئة، مثل شراكات الإيكاو مع الاتحاد الأوروبي ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية (GEF). وأحاطت اللجنة علماً بشراكات المساعدة الجديدة المتعلقة بالبيئة، مثل الدعم الإضافي الذي يقدمه الاتحاد الأوروبي؛ ودعم ألمانيا لمشروع ريادي فيما يتعلق بتنفيذ رصد الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ونظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ونوايا مؤكدة أعرب عنها المجلس الدولي للمطارات للدخول في شراكة مع الإيكاو بشأن المبادرات فيما يتعلق بالمطارات الأكثر مراعاة للبيئة؛ وشراكة جديدة مع البنك الدولي لدعم تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٢-٥ وفي ورقة العمل WP/49، قدم المجلس اقتراحاً بتقوية قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ"، في ضوء ما حدث من مستجدات منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن الطيران الدولي وحماية البيئة.

٢٢-٢-٦ وفي ورقة العمل WP/91 التي قدمتها سويسرا، أعربت سلوفاكيا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، عن الحاجة إلى أن تضع الدول التدابير اللازمة لاستيعاب أنواع الوقود البديل المستدام، كما أعربت عن التزام أوروبا ببناء قدرات الدول النامية لأغراض حماية البيئة وأكدت على دعوتها للأطراف الأخرى إلى الانخراط في أنشطة ترمي إلى تحقيق نفس الهدف، فضلاً عن دعمها لوضع هدف طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وللعمل مستقبلاً على تحسين مدى فهم الآثار البيئية على الطيران من منظور علمي، بما في ذلك الآثار غير الناجمة عن ثاني أكسيد الكربون.

٢٢-٢-٧ وفي ورقة العمل WP/262، أوضحت الجمهورية الدومينيكية، بالنيابة عن ٢٢ دولة عضو في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، التحديات التي يواجهها عدد من بلدان اللجنة في إعداد وتنفيذ خطط العمل بشأن خفض الانبعاثات، وأبرزت التجربة التي حققتها الجمهورية الدومينيكية بنجاح بفضل المشروع الذي مولّه الاتحاد الأوروبي إلى جانب المنافع المحققة عموماً من خلال البرنامج الذي مولّه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية. وطلبت هذه الدول تخصيص مبالغ معينة حتى يتسنى إعداد وتوسيع نطاق المشاريع المخصصة لمساعدة الدول في وضع وتنفيذ خطط عملها وتطوير نظم الرصد والإبلاغ والتحقق، مثل "نظام البيئة في مجال الطيران" (AES)، بغرض إعداد قوائم جرد الانبعاثات ورصد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي.

٢٢-٢-٨ وفي ورقة العمل WP/321، عرضت تسع دول من دول وسط أفريقيا المستفيدة من المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي التقدم الذي أحرزته هذه الدول في وضع خطط العمل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتنفيذ "نظام البيئة في مجال الطيران" في إطار مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي. وتطرق العرض كذلك إلى التعاون بين هذه الدول في وضع خطة عمل إقليمية. وطلبت هذه الدول من الإيكاو، وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، إيجاد مصادر تمويل إضافية للنهوض بالمساعدة الفنية سعياً لإعداد خطط العمل وتنفيذ التدابير التي تتضمنها.

٢٢-٢-٩ وفي ورقة العمل WP/170، أبرزت كندا إمكانية وجود حل توفيقى فيما يتصل بتحليل المنافع البيئية الناجمة عن تطبيق إجراءات الملاحقة القائمة على الأداء، نظراً لأنه من شأن هذه الإجراءات أن تمكن من زيادة كفاءة العمليات التي تؤدي إلى خفض احتراق الوقود والانبعاثات، غير أنها يمكن كذلك أن تقضي إلى إحساس بتركز الضوضاء، وذلك نظراً لاتباع المزيد من الطائرات للمسارات ذاتها. واقترحت كندا أن تسهم الدول بتقديم بيانات عن آثار الضوضاء على المناطق المجاورة

للمطارات، وأن يتبع المجلس، عند تطبيق إجراءات الملاحاة القائمة على الأداء، نهجا عمليا ينطوي على إيجاد توازن بين خفض غازات الدفيئة وآثار الضوضاء في المناطق المجاورة للمطارات.

٢٢-٢-١٠ وفي ورقة العمل WP/181، أبلغت كينيا عن التجربة التي شهدتها والتقدم الذي حققته في جمع ورصد بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي والإبلاغ عنها، في إطار مبادرتها لتحديث وتعزيز خطة عملها الطوعية. واقتُرحت أن تعمل الإيكاو على النهوض ببرنامجها لبناء القدرات فيما يخص الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لمساعدة الدول في وضع خطط عمل محكمة وتعزيز مستوى استعدادها للمتطلبات المحتملة للرصد والإبلاغ والتحقق، وذلك بناء على التجربة الناجحة من خلال شراكة الإيكاو مع الاتحاد الأوروبي والبدء في تطبيق "نظام البيئة في مجال الطيران" في بعض الدول، وتيسير حصول الدول على الموارد المالية والخبرة الفنية ونقل التكنولوجيا. وشجعت الدول على إقامة الشراكات، بما في ذلك من خلال "برنامج الأصدقاء الخاص بالإيكاو" أو زيادة المشاريع الإقليمية المخصصة لبناء القدرات لمواصلة توطيد التعاون وتبادل المعارف على المستوى الإقليمي.

٢٢-٢-١١ وسلطت إندونيسيا الضوء، في ورقة العمل WP/212 Revision No. 1، على إنتاج أنواع الوقود البديل المستدام فيما يتعلق بالطيران، وهو موضوع مندرج في خطة عمل الدولة، وأدرج الطيران، نتيجة لذلك، في السياسة العامة للطاقة الحيوية وأهداف قطاع النقل. وشددت على أن أنواع الوقود البديل المستدام للطيران يتطلب سياسات وحوافز مناسبة لاستحداث آفاق للسوق في الأجل الطويل، وطلبت إعداد إرشادات من الإيكاو موجهة إلى الدول لوضع إجراءات متسقة على الصعيد العالمي فيما يخص السياسات. كما شجعت الدول على إدراج الطيران في سياساتها الوطنية للطاقة الحيوية و/أو أهدافها في مجال النقل.

٢٢-٢-١٢ وأيدت الولايات المتحدة الأمريكية، في ورقة العمل WP/232، "سلة التدابير" الخاصة بالإيكاو للتصدي لتغير المناخ الناجم عن الطيران المدني الدولي، وسلطت الضوء على عدة مبادرات تمولها حالياً الولايات المتحدة بشأن تنفيذ واستقصاء مختلف العناصر الموجودة في سلة التدابير.

٢٢-٢-١٣ ووصفت بوركينا فاسو، في ورقة العمل WP/363، التقدم المحرز لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع الطيران المدني، وسلطت الضوء على الخطوات الرامية إلى إعداد خطة عملها وتنفيذ الهيئة الوطنية للطيران المدني لنظام البيئة في مجال الطيران. وجرى أيضاً مناقشة التحديات المتوقعة في تنفيذ الخطة، وكذلك توقعات بوركينا فاسو فيما يتعلق بالمساعدة والتعاون. وشجعت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية على تخصيص أموال لبناء القدرات والمشاريع الجديدة للمساعدة في مجال البيئة على الصعيد الإقليمي، على غرار المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي.

٢٢-٢-١٤ وقدمت مصر، في ورقة العمل WP/364، تقريراً عن أنشطتها في مجال حماية البيئة الناجمة عن الطيران المدني، والتقدم الذي أحرزته فيما يتعلق بتقديم خطة عملها لتخفيض الانبعاثات الناجمة عن ثاني أكسيد الكربون. وطلبت من الإيكاو إدراج فريق تدريب متخصص في برنامج تدريب المتقدم (TRAINAIR PLUS) بشأن خطط عمل الدول، لتعزيز القدرات البيئية في مكاتب الإيكاو الإقليمية، وتوفير الخبراء لمساعدة الدول في وضع خطط العمل وإقامة شراكات فيما بينها.

٢٢-٢-١٥ وقدمت المكسيك، في ورقة العمل WP/455، موجزاً عن الوضع الراهن من أجل إنتاج ونشر أنواع الوقود البديل المستدام للطيران، بوصفه عنصراً أساسياً من عناصر سلة التدابير لتخفيض الانبعاثات الناجمة عن الطيران. ودعت الجمعية العمومية إلى تشجيع جميع الدول وقطاع الطيران والجهات المعنية الأخرى للمشاركة في الندوة التحضيرية للإيكاو التي ستعقد في مونتريال في فبراير ٢٠١٧، وفي مؤتمر الإيكاو بشأن الوقود البديل، الذي سيعقد في مدينة مكسيكو بالمكسيك في أكتوبر ٢٠١٧ الذي من شأنه أن يبلور رؤية الإيكاو فيما يتعلق بالوقود البديل في مجال الطيران الدولي كوسيلة لتشجيع الدول على اتخاذ الإجراءات اللازمة للارتقاء بإنتاج ونشر الوقود البديل في مجال الطيران.

٢٢-٢-١٦ ورحب اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، في ورقة العمل WP/152، باعتماد لجنة حماية البيئة في مجال الطيران مجموعة من التوصيات، بما في ذلك القاعدة القياسية الأولى لترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات. وشدد اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) على أنه ينبغي أن تمتنع الدول عن فرض أي قيود تتعلق بالتشغيل أو رسوم على الانبعاثات على أساس القاعدة القياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٢٢-٢-١٧ وأقرت اللجنة عشر ورقات عمل قُدمت لأغراض المعلومات. ولم تُعرض هذه الورقات على الاجتماع بل يرد فيما يلي موجزاً لها:

٢٢-٢-١٨ وقدمت الهند، في ورقة العمل WP/138، لمحة عامة عن المبادرات التي تتخذها حكومة الهند وغيرها من الجهات المعنية لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون نحو النمو المستدام.

٢٢-٢-١٩ وقدمت إندونيسيا، في ورقة العمل WP/222، معلومات محدثة بشأن تنفيذ خطة عمل الدولة في إندونيسيا لتسليط الضوء على الإنجازات الأخيرة والخطط المستقبلية والبحث عن فرص التعاون مع الدول الأعضاء.

٢٢-٢-٢٠ وقدم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS)، في ورقة العمل WP/227، وصفاً للتحديات التي تواجه عدداً من دول إقليم الكاريبي في وضع وتنفيذ خطط عملها بشأن تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مع تسليط الضوء على النجاح الذي حققه عدد من مبادرات الإيكاو، بما في ذلك المشروع الذي موله الاتحاد الأوروبي والمشروع الذي موله برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية (UNDP/GEF) و"برنامج الأصدقاء" الذي تشرف عليه الأمانة العامة للإيكاو.

٢٢-٢-٢١ وقدمت سلوفاكيا، في ورقة العمل WP/415، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء وغيرها من الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أنشطتها في دعم أهداف مبادرة الإيكاو عدم ترك أي بلد وراء الركب، بما في ذلك المشروع المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي للمساعدة في وضع وتنفيذ خطط عمل الدولة لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في ١٤ دولة من دول منطقة الكاريبي ومنطقة أفريقيا.

٢٢-٢-٢٢ وقدمت غواتيمالا، في ورقة العمل WP/426، بالنيابة عن ٢٢ دولة من الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)، العمل الذي اضطلعت به الدول الأعضاء في هذه اللجنة المتعلق بالتعاون ووضع خطط العمل الوطنية لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات. وقدمت وصفاً للتدابير التي تتخذها دول المنطقة وفقاً لقدرات كل منها، وشجعت الدول التي لم تقدم بعد خطط عملها الطوعية على المشاركة في الجهود المبذولة.

٢٢-٢-٢٣ وساق التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)، في ورقة العمل WP/207، حجة أن ست سنوات من الجهود المكثفة لم تسفر عن قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون فيما يتعلق بطرازات جديدة أو في إنتاج جديد للطائرات التي ستخفف من الانبعاثات بما يتجاوز ما يمكن تحقيقه بدون قاعدة قياسية. ونظراً إلى النمو المتوقع لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والضرورة الملحة لاعتماد جميع تدابير التخفيف المجدية وفقاً لما أكد عليه بشدة اتفاق باريس، فإن هذه النتيجة تبقى، في نظر التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)، مخيبة للأمل.

٢٢-٢-٢٤ وأكد التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA)، في ورقة العمل WP/208، على أهمية التدقيق العام والانفتاح فيما يتعلق بعمل الإيكاو لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي. وسلط هذا التحالف الضوء

على أن هناك تأخراً في الشفافية وعمل الإيكاو وراء الممارسات التي طال أمدها في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، وشدد على التزام الدول الأعضاء في الإيكاو بشأن تعزيز الشفافية في غيرها من العمليات الدولية.

٢٢-٢-٢٥ واقتراح التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) أنه ينبغي على الإيكاو أن تأخذ زمام المبادرة في وضع هدف ذي مصداقية في الأجل الطويل يتمثل في تخفيض الانبعاثات فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، بما يتسق مع أهداف اتفاقية باريس (باستخدام ميزانية كربون قدرها ٢٠٠ جيجا طن)، وأن نتيجة هذه العملية ينبغي أن تقدم إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) في إطار المساهمة التي تعتمزم الإيكاو تقديمها. واقتراح التحالف أنه ينبغي استعراض نطاق "سلة التدابير" وأنه ينبغي أن تشمل هذه "السلة" تدابير أخرى تتعلق بالضرائب، والتي ستمثل أيضاً فرصة لإعادة النظر في إدرار الإيرادات للتمويل في مجال المناخ. واقتراح أيضاً أن يتم تعديل التدابير التي اعتمدها الإيكاو لتبين عامل تأثير محافظ غير مندرج في تأثير ثاني أكسيد الكربون، وذلك من خلال إدراج إمكانية "تسليم الحصص الإضافية" في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٢-٢٦ وعرض في ورقة العمل WP/427 التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) آراءه بشأن التفاعلات بين أهداف التنمية المستدامة (SDGs) و"سلة تدابير" الإيكاو لمعالجة تغير المناخ، وخاصة التدابير القائمة على آليات السوق (MBMs) وأنواع الوقود البديلة. وسلط الضوء على ضرورة اتخاذ التدابير الإضافية المتعلقة بالسوق والتدابير غير المتعلقة بالسوق في الأجل الطويل إلى ما بعد عام ٢٠٣٥ لضمان تحقيق أهداف التنمية المستدامة وتغير المناخ على حد سواء.

٢٢-٢-٢٧ وقدم المجلس الدولي للمطارات (ACI)، في ورقة العمل WP/429، معلومات عن تعاونه الفعال مع الهيئات الأخرى في قطاع الطيران ومع الإيكاو فيما يتعلق بحماية البيئة، على النحو الوارد في القرارات التي وافقت عليها الجمعية العمومية العالمية السنوية للمجلس الدولي للمطارات في سبتمبر ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك، عرضت مشاريع المجلس الدولي للمطارات (ACI) لمساعدة المطارات الأعضاء على التصدي بفعالية للآثار البيئية والأنشطة الناجمة عنها، بما في ذلك، اعتماد المطارات من حيث الكربون وأداة الإبلاغ عن الكربون والانبعاثات الخاصة بالمطارات واستخدام الطاقة المتجددة المستدامة في المطارات.

٢٢-٢-٢٨ وأقرت اللجنة بأنه ينبغي تكريس المزيد من الجهود المبذولة لتطوير ونشر أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران. ورحبت اللجنة بانعقاد مؤتمر الإيكاو المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة في أكتوبر ٢٠١٧ بالمكسيك بهدف تطوير رؤية الإيكاو بشأن أنواع الوقود البديلة للطيران الدولي بوصفها وسيلة لتشجيع الدول على اتخاذ إجراءات مناسبة لتحقيق هذا الهدف.

٢٢-٢-٢٩ وبالإضافة إلى ذلك، خلصت اللجنة إلى أنه ينبغي للإمانة العامة للإيكاو تعزيز أنشطة الإيكاو في بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط العمل الطوعي الخاصة بالدول وذلك لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران. وينبغي تشجيع إقامة المزيد من الشراكات بين الدول لمساعدة الدول التي لم تُعد بعد خطط عملها أو التي هي بحاجة إلى تحسين خطط عملها، بما في ذلك من خلال برنامج الأصدقاء الخاص بالإيكاو. واعترفت الدول التي استفادت من المساعدة بقيمة بناء القدرات.

٢٢-٢-٣٠ وأقرت اللجنة بشكل كامل الإنجازات الهامة التي تحققت على مدى السنوات الثلاث الماضية، والتأييد الكبير لمزيد من العمل فيما يتعلق بجميع عناصر سلة التدابير وكذلك بناء القدرات والمساعدة على وضع وتنفيذ خطط عمل الدول، في حين تمت الإشارة إلى شواغل بعض الدول بشأن الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو وعلاقتها بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٢-٢-٣١ ولذا، وافقت اللجنة على تعليق النظر في مشروع نص قرار الجمعية العمومية الوارد في المرفق بورقة العمل WP/49. كما قررت اللجنة أنها، في أعقاب المناقشة المقبلة بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، ستستعرض من جديد هذا الموضوع.

٢٢-٢-٣٢ وبعد مناقشة الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق والمشاورات غير الرسمية التي أجراها رئيس اللجنة ورئيس المجلس في وقت لاحق مع بعض الدول نظرت اللجنة في الاقتراحات التي أدت إليها المشاورات، ووافقت على إدخال التعديلات التالية على مشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بورقة العمل WP/49:

- إدراج فقرة تمهيدية جديدة "وإذ تُسَلَّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة لنتائج المفاوضات ولا يمثل حكماً مسبقاً عليها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) أو اتفاق باريس، لا تمثل موقف الأطراف من تلك الاتفاقيات؛"
- وحذف النص التالي "، خاصة عن طريق تقييم نصيب الطيران الدولي في ميزانية الكربون العالمية في ضوء درجتي الحرارة ٢ درجة مئوية و ١,٥ درجة مئوية" من الفقرة ٩ من مشروع نص القرار؛
- وإدراج الإرشادات الواردة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ في الملحق بمشروع نص قرار الجمعية العمومية. وبالإضافة إلى ذلك، ترد أيضاً الفقرة التمهيدية المعنية في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ وتُعدّث على النحو التالي: "وإذ تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، الاضطلاع بالعمل لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك مواصلة وضع المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن المبادئ التوجيهية وضعت على النحو المدرج في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، والتي ترد في الملحق بهذا القرار؛".

٢٢-٢-٣٣ وأكدت غالبية الدول مجدداً تأييدها لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في المرفق بورقة العمل WP/49 مع التعديلات المقترح إدخالها أعلاه حسب نتيجة المشاورات غير الرسمية.

٢٢-٢-٣٤ وأكد عدد قليل من الدول مجدداً على الشواغل المتعلقة بالهدف الطموح العالمي للإيكاو المتمثل في النمو الكربوني المحايد ابتداءً من عام ٢٠٢٠، لأنه في رأيهم ليس هدفاً واقعياً.

٢٢-٢-٣٥ واتفقت اللجنة على توصية الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ١/٢٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

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

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

وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٠ أهداف من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغير المناخ وأثاره".

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات الناجمة عن الطائرات مفهومة جيداً، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية التي تتسم بعدم اليقين العلمي مما يحد من القدرة على توقع الآثار الكاملة للطيران على المناخ والأوزون، ستقوم المنظمة بتحديث المعلومات التي يتضمنها التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي.

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

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

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

ولما كان اتفاق باريس، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمي إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغير المناخ، في سياق التنمية المستدامة والجهود لاستئصال الفقر، بما في ذلك قصر الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم على أقل من درجتين مئويتين بكثير فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ومواصلة الجهود للحد من زيادة درجة الحرارة بواقع ١,٥ درجة مئوية فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية، تقر بأن هذا سيخفف بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره.

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمده الجمعية العمومية للايكاو في دورتها ٣٧ في ٢٠١٠ وأكده من جديد في دورتها الثامنة والثلاثين في ٢٠١٣، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدف درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس.

وإذ تسلّم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً إلى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقاً، وبأنه ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإذ تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي لطيران الأعمال، ومجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي، ومواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداءً من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنةً بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ تُذكر باتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس وتقرّ بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

وإذ تقر بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛
وإذ تُسَلِّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة لنتائج المفاوضات ولا يمثل حكماً مسبقاً عليها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC) أو اتفاق باريس، لا تمثل موقف الأطراف من تلك الاتفاقيات؛

وإذ تشير الى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في سلّة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المصنعة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي؛

وإذ ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للايكاو (CAEP) بشأن معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات؛

واعترافاً منها بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهاج عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

وإذ تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للايكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

وإذ ترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي أكمل بالنسبة للحزمة صفر ويجري الاضطلاع به بالنسبة للحزمة ١.

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

وإذ تشير أيضاً الى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطاراً عالمياً تابعا للايكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك خمس طرائق لترخيص أنواع وقود الطيران البديلة حتى تاريخه، وأول مطار رئيسي لمثل هذه الأنواع من الوقود؛

وإذ تسلّم بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتسلّم بالحاجة إلى استكشاف وتسهيل حصول قطاع الطيران المدني على الطاقة المتجددة بما في ذلك عن طريق تعاونه مع مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، كجزء من مساهمة المنظمة في هدف التنمية المستدامة ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع".

وإذ تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، الاضطلاع بالعمل لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك مواصلة وضع المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، وأن المبادئ التوجيهية وضعت على النحو المدرج في الملحق بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، والتي ترد في الملحق بهذا القرار؛

وإذ تلاحظ أن المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات اقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الايكاو Doc 9988 إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الايكاو للمنافع البيئية؛

وإذ تحبب بما قامت به طوعاً ٩٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٨٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الايكاو اعتباراً من ٢٠١٦/٦/٨؛

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

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

وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الايكاو في شراكة مع منظمات أخرى، لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلاً عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

وإذ تسلم بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإذ تسلم بما أحرزته الايكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً وبالدعم الكبير الذي قدمته الايكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكاو، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جواً وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جواً؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر بأن يحل هذا القرار، الى جانب القرار ٣٩-٧٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-٧٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢ - تطلب من المجلس:

- (أ) أن يكفل اضطلاع الايكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛
- (ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة، تتضمن حلولاً فنية وتدبير قائمة على السوق، مع مراعاة ما قد يكون لهذه التدابير من آثار محتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة على حد سواء؛
- (ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٣ - تؤكد مجدداً على ما يلي:

- (أ) ينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛
- (ب) ينبغي التشديد على خيارات السياسة العامة التي ستخفض الانبعاثات الصادرة عن محرّكات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤ - تقرر أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الايكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، تُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم مقابل إيرادات كل طن كيلومتري يتم نقله؛

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

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

٧ - تسلّم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعترم اتخاذها الدول الأعضاء في الايكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدّة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود البديل المستدامة، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

- ٨ - تتفق على أن تستعرض، في دورتها الأربعين، الهدف المبين في الفقرة ٦ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛
- ٩ - تطلب من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم إمكانية تحقيق الأهداف المقترحة وآثارها، بما في ذلك الأثر على النمو، وكذلك التكاليف في جميع البلدان، لا سيما البلدان النامية، بخصوص التقدم المحرز بشأن العمل الذي ينبغي تقديمه إلى الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.
- ١٠ - تشجع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبيّن السياسات والإجراءات، وعلى إبلاغ الإيكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛
- ١١ - تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠١٨ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كميّاً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كميّاً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛
- ١٢ - تشجّع الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسّن لها إعداد خطط عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛
- ١٣ - تطلب من المجلس أن ييسّر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٨، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عمل إلى الإيكاو؛
- ١٤ - تطلب إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس وتقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- ١٥ - تطلب إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز لإجراء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛
- ١٦ - مع الإقرار بأنه ينبغي عدم ادخار أي جهد للحصول على الوسائل اللازمة لخفض وتثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن جميع المصادر، تحث الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفاً بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

١٧ - تطلب من المجلس القيام بما يلي:

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

(ب) إقامة المزيد من الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها برنامج أصدقاء خطة عمل الإيكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والإبلاغ عن النتائج المحققة، فضلاً عن التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٨ وخلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

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

١٨ - تطلب من الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

(ب) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛ والعمل معاً من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن انتهاء عمر الطائرات مثل تدوير الطائرات؛

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

(د) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛

(هـ) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

(و) وضع نهج منسق من أجل إدارتها الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من الوقود البديل، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

- (ز) النظر في إمكانية توفير الحوافز للتشجيع على استخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة للطيران، بما في ذلك أنواع الوقود البديل المستدام؛
- (ح) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط الإنتاج المستدام على النطاق التجاري؛ مع مراعاة التنمية المستدامة للدول؛
- (ط) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تحقق خفضاً صافياً في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛
- (ي) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام من أنواع وقود الطيران البديلة؛ والعمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك من أجل التنسيق بشأن معايير استدامة أنواع وقود الطيران البديلة؛
- تطلب من المجلس القيام بما يلي:
- (أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منه، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ؛
- (ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقعية لتقييم آثار الطيران؛
- (ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛
- (د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛
- (هـ) اعتماد معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات في أقرب وقت ممكن؛
- (و) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

- (ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن التدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية، ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات؛
- (ح) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجيات حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛
- (ط) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ويسهل إقامة شراكات وتحديد سياسات ستحدث المزيد من تعزيز الانتقال إلى مصادر نظيفة ومتجددة للطاقة من أجل الطيران، بما في ذلك أنواع مستدامة من الوقود البديل، من خلال ندوات إقليمية؛
- (ي) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛
- (ك) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (ل) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (م) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛
- (ن) أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛
- (س) أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدُر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالايكاو التي تتضمن أيضاً انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

الملحق

المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي:

- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛

- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تكون فعّالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات السابقة واللاحقة في كفاءة وقود الطائرات وفي التدابير الأخرى لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تفرض عبئا اقتصاديا غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على آليات السوق فيما يتعلق بمختلف التدابير استنادا إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تجنبها، عند الضرورة؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على آليات السوق عن إيرادات، يوصى بشدة بأنه ينبغي تطبيقها في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بما فيها تخفيف الآثار والتكيف معها، وكذلك في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) عند تحقيق خفض الانبعاثات بواسطة التدابير القائمة على آليات السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.
- (ع) ينبغي أن تُراعي التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.