



الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

مونتريال، من ٧ إلى ٩/١٠/٢٠٠٩

البند ٢ من جدول الأعمال: اقتراحات استراتيجيات وتدابير لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات

اقتراحات إستراتيجيات وتدابير لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تقدم هذه الورقة التدابير التي حددها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، والاقتراحات المنبثقة عن عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ والاقتراحات المقدمة من صناعة الطيران بشأن كيفية معالجة مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، لكي ينظر فيها الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

يرد الإجراء المعروض على الاجتماع رفيع المستوى في الفقرة ٧.

١- المقدمة

١-١ طلبت الجمعية العمومية في المرفق (ك) بالقرار ٣٦-٢٢ "برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ" إلى المجلس وضع برنامج عمل قوي يتضمن استراتيجيات وتدابير لتحقيق تخفيض في الانبعاثات.

٢- الطابع العالمي للانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي

١-٢ تعتبر انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي نتيجة مباشرة لاحتراق الوقود الاحفوري على متن الطائرات. وتتخذ الانبعاثات الصادرة عن هذا القطاع طابعاً عالمياً ولا تقتصر على الحدود الوطنية. وبالرغم من أن الوقود يعبأ في أحد البلدان، فإن أغلبيته تستهلك (وتتطلق الانبعاثات المصاحبة) في حدود أراضي دول أخرى أو مناطق خارج نطاق الحدود الوطنية المتعارف عليها مثل الغلاف الجوي العلوي وفوق أعالي البحار. ونظراً لطابعها العالمي، فإن الإجراءات المعنية بعمليات النقل الجوي الدولي التي تتخذها دولة ما يمكن أن يكون لها أثر مباشر على عمليات الطائرات من وإلى دولة أخرى.

٢-٢ لا تخضع انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي (والنقل البحري) لأحكام الحد أو خفض الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها. وبموجب كل من هذين الاتفاقين متعددي الأطراف، تكون الحكومات مطالبة بتقدير انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي، ولكن هذه الانبعاثات مستثناة من المجموع الوطني ويجري الإبلاغ عنها بصورة مستقلة. وبالرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ لا تحتوي على أحكام محددة عن كيفية معالجة تلك الانبعاثات ولكن بروتوكول كيوتو ينص (في الفقرة ٢ من المادة ٢) على أن "تسعى الأطراف المدرجة في المرفق الأول للحد أو التخفيض من انبعاثات غازات الدفيئة غير الخاضعة لبروتوكول مونتريال من وقود الطائرات ووقود النقل البحري، عاملة من خلال منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية على التوالي".

٣-٢ ونظرا للارادة القوية لدى جميع الحكومات في العالم لكي تتعاون من أجل معالجة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي، يتعين على الايكاو وعملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ أن يعملتا سويا نحو انشاء اطار عالمي فعال للقطاع. وينبغي أن يأخذ هذا الإطار في الاعتبار الظروف الخاصة بالطيران الدولي والظروف الخاصة بجميع البلدان المعنية.

٣- الاقتراحات المنبثقة عن عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ

١-٣ ركزت المفاوضات الجارية في إطار عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ، في سياق خارطة طريق بالي^١، على العناصر الرئيسية مثل: الرؤية المشتركة، وجهود التخفيف التي تبذلها كل من البلدان المتقدمة والنامية، وجهود التكيف، واحتياجات الاستثمار والتمويل، وتطوير وتعميم ونشر التكنولوجيا ونقلها.

٢-٣ يعد موضوع انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي (والنقل البحري) وكيفية معالجته في اتفاق مستقبلي بشأن تغير المناخ، من أحد المواضيع الشائكة داخل عملية مفاوضات اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ. وتجري المفاوضات الحالية بموجب عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ بشأن الوصول الى اتفاق عالمي جديد لمعالجة تغير المناخ لما بعد عام ٢٠١٢، حيث تناولت جوانب مختلفة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي. وتشمل هذه الجوانب الأهداف وخطوط الأساس، والمبادئ التوجيهية (مثل المبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وان كانت متباينة وقدرات كل طرف حسب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو) ووسائل التنفيذ (بما في ذلك المسائل التمويلية)، والأدوار الخاصة للايكاو واتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ. والى حينه، لم يتحقق أي اتفاق في أي من هذه المواضيع. ولا تزال المفاوضات جارية ومن المتوقع أن تتكشف في غضون الأشهر القليلة القادمة، حيث من المتوقع الوصول الى اتفاق عالمي كنتيجة للاجتماع القادم لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ في كوبنهاغن في شهر ديسمبر ٢٠٠٩.

٣-٣ والصيغة الأخيرة لمشروع نص المفاوضات لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ، تعزز الاقتراحات التي قدمتها الأطراف. وفيما يتصل بالأهداف وخطوط الأساس، يحتوي مشروع النص على اقتراحات تنص على اعتماد أهداف تخفيض/حد دونما تحديد لمستوى تلك التخفيضات/الحدود أو السنة المستهدفة لبلوغها (وكلا الموضوعين تركا للمفاوضات). وهناك موضوع ذو صلة (يرتبط أيضا بالمناقشات بشأن المبادئ التوجيهية) يتمثل في أي من الأطراف (جميع الأطراف أم مجرد الأطراف المدرجة في الملحق الأول) ينبغي أن يتعهد بمثل هذه الالتزامات. علاوة على ذلك، هناك وجهات نظر متباينة لدى الأطراف بشأن كيفية انشاء تلك الأهداف حيث تفضل بعض الأطراف أن تجري عملية

^١ ويشمل هذا خطة عمل بالي (التي وضعت لمعالجة تغير المناخ حسب الاتفاقية) واستمرار عملية المفاوضات بشأن الالتزامات الإضافية على الأطراف المدرجة في الملحق الأول بموجب بروتوكول كيوتو.

المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ بينما تدعم الأطراف الأخرى عملية تنسيق جميع الجوانب الخاصة بالطيران الدولي بواسطة الإيكاو.

٣-٤ وخلال المفاوضات، ناقشت الوفود الكيفية التي يمكن من خلالها موازنة مبادئ عدم التمييز وعدالة الفرص وتكافؤها لتطوير الطيران الدولي، كما ورد في اتفاقية شيكاغو، مع المبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة في نفس الوقت، وقدرات كل طرف حسب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها. وفيما يتعلق بوسائل التنفيذ، فقد دارت المفاوضات حول الاستخدام الممكن للنهج القطاعية التعاونية والأعمال الخاصة بالقطاع فيما يختص بقطاع الطيران الدولي، والتطوير الممكن للآليات الخاصة بتمويل أنشطة التخفيف والتكيف باستخدام الأموال المحصلة بواسطة السياسات الضريبية (مثل الرسوم) على الطيران الدولي، واستخدام إجراءات التخفيف الملائمة وطنياً لتسهيل تحديد أولويات نقل التكنولوجيا والدعم المالي للبلدان النامية.

٣-٥ ومع أن النقاش سيتواصل خلال الأشهر القادمة بشأن جميع الموضوعات السابق ذكرها، فإن الانطباع العام تجاه مفاوضات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ يوحي بأن لدى الحكومات الإرادة للعمل سوياً من أجل تحديد الإجراءات الملائمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي. وإضافة إلى ذلك، صار من المسلم به بشكل واسع أنه ينبغي اعتبار جميع هذه النهج المختلفة من منظور التوصل إلى اتفاق بشأن إطار للطيران الدولي يكون شاملاً وأكثر فعالية من حيث التكلفة ودقيقاً.

٣-٦ وهذه الاقتراحات كما وردت في الصيغة الحالية لنصوص المفاوضات تبلورت نتيجة للمحادثات بشأن المناخ التي عقدتها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ في بون بألمانيا في شهر يونيو ٢٠٠٩ وهي مضمنة بالتذييل المرفق بهذه الورقة.

٤- التدابير التي حددها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

٤-١ وافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في اجتماعه الثالث على إنشاء الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق من أجل إحراز التقدم في هذا المجال. وخلال الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ قدم الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق عدة ورقات عمل (GIACC/4-WP/3, IP/7 and IP/8) وأبلغ عن أنه قد استعرض العمل السابق للإيكاو واستلم مساهمات من مصادر مختلفة بما في ذلك اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران وقطاعات الصناعة، وناقش مختلف التدابير القائمة على آليات السوق التي يمكن تطبيقها على الطيران الدولي. ووافق الفريق العامل عموماً على أن التدابير القائمة على آليات السوق التي تنفذها دول أو أقاليم باتباع سياسات ومعايير مختلفة، في غياب إطار تضعه الإيكاو هي أبعد ما يكون عن الوضع المثالي. ويرد موجز مناقشات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بشأن التدابير القائمة على آليات السوق بالوثيقة HLM-ENV/09-WP/8.

٤-٢ أوصى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بحزمة من التدابير يمكن للدول أن تختار منها بغرض تخفيض الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي، وتشمل تطوير التكنولوجيا المتصلة بالطائرات، وتحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام الهياكل الأساسية، وإجراء العمليات الأكثر كفاءة، واتباع التدابير القائمة على الاقتصادات وآليات السوق، والتدابير التنظيمية. ولكل دولة مطلق الصلاحية في اختيار ما يناسبها من حزمة التدابير الملائمة لظروفها، انسجاماً مع الأهداف الطموحة العالمية، وينبغي تشجيعها على وضع خطط العمل الفردية وتسجيلها لدى الإيكاو.

٤-٣ علاوة على ذلك، تشمل التدابير المحددة التي وافق عليها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ واعتمدها المجلس، هدفاً طموحاً بشأن تحسين كفاءة الوقود (٢٪ في العام حتى عام ٢٠٥٠)، وإعداد قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون وإنشاء عملية لإعداد إطار للتدابير القائمة على آليات السوق فيما يختص بالطيران الدولي.

٥- المواقف الصادرة عن صناعة الطيران

١-٥ أثناء مداولات الفريق المعنى بالطيران الدولي وتغير المناخ وفي إطار عملية اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بتغير المناخ، قدم العديد من منظمات النقل الجوي المراقبة اسهامات بشأن الاقتراحات التي تعالج الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي، مثل اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والمجلس الدولي للمطارات، وتجدر الإشارة الى المواقف التالية الصادرة عن الاياتا ومجموعة "اتفاق الطيران العالمي". وجميع المعلومات المقدمة الى الفريق المعنى بالطيران الدولي وتغير المناخ متاحة على العنوان التالي: http://www.icao.int/env/meetings/Giace_Root.html

٥-٢ اتحاد النقل الجوي الدولي (اياتا)

٥-٢-١ قدمت اياتا ورقة المعلومات (GIACC/4-IP/6) الى الفريق المعنى بالطيران الدولي/الاجتماع الرابع والتي يكرر فيها قطاع صناعة شركات الطيران دعمه للايكوا ويؤيد الايكوا بوصفها هيئة الأمم المتحدة الملائمة لاصدار التوصيات الخاصة بالطيران في مفاوضات المناخ القادمة في كوبنهاغن الساعية الى وضع نهج قطاعي لمعالجة الانبعاثات الصادرة عن الطيران.

٥-٢-٢ وتعتقد صناعة شركات الطيران بأن تدابير السياسات التي ترمي إلى معالجة الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي، يجب اعدادها على المستوى القطاعي العالمي تقاديا لفرض الأهداف والتدابير الانفرادية وتجنباً لإحداث خليط من السياسات الاقليمية والوطنية المتصارعة والتي يمكن أن تكون متداخلة. وان تحقيق أهدافها المتمثلة في النمو المحايد للكربون على الأجل المتوسط متبوعا بالتخفيضات المطلقة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، سيتطلب اتباع نهج متعدد الجوانب من خلال الاستثمار المتواصل في التكنولوجيا والعمليات والهياكل الأساسية فضلا عن وضع التدابير القائمة على آليات السوق مع التزام قوي من جميع أصحاب المصلحة في قطاع الطيران، مثل شركات الطيران وصانعي الطائرات والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية.

٥-٢-٣ علاوة على ذلك، يعتقد قطاع شركات الطيران بأنه يجب على الحكومات أن تعجل القيام بالاستثمارات الضرورية من أجل تحديث ادارة الحركة الجوية وأن تنشئ الأطر القانونية والضريبية الصحيحة بغية ترقية الاستثمار في مجال الوقود البديل للطائرات النفاثة المتسم بالاستدامة ومنخفض الكربون، فضلا عن الاستخدام المحتمل للتدابير الاقتصادية الفعالة من حيث التكلفة والوصول الكامل وغير المقيد لجميع تدابير التخفيضات المتاحة خارج القطاع (التعويض). ويرد بالوثيقة HLM-ENV/09-WP/8 موجز لمواقف اياتا المتصلة بالتدابير القائمة على آليات السوق.

٦- الخطوات المقبلة

٦-١ يتضح مما سبق أنه بينما تستكشف الدول جميع التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي، فان هناك اتفاق واسع بشأن عناصر أساسية معينة لمختلف الاقتراحات، ولا سيما بشأن استخدام النطاق الواسع من النهج بما في ذلك مجموعة التدابير التشغيلية والتكنولوجية. ومع ذلك يحذر توفير المزيد من المعلومات من أجل تمكين الدول لاتخاذ القرارات المستنيرة بشأن اطار التدابير والاستراتيجيات الأكثر شمولية ودقة وفعالية من حيث التكلفة بغية تحقيق تخفيضات في الانبعاثات الصادرة عن الطيران من خلال التقييم الكامل للآثار المترتبة على جميع التدابير المتاحة لها.

٧- الإجراءات المعروض على الاجتماع رفيع المستوى

٧-١ يرجى من الاجتماع رفيع المستوى القيام بما يلي:

- أ) الاقرار بالتزام الايكاف للقيام بالدور القيادي في معالجتها الكاملة لجميع المسائل المتصلة بمساهمة الطيران الدولي في تغير المناخ؛
- ب) التأكيد على الالتزام بنهج شامل يتضمن التدابير التكنولوجية والتشغيلية القائمة على آليات السوق من أجل تخفيض الانبعاثات الصادرة عن الطيران، والذي يعتبر ضروريا لتحقيق التنمية المستدامة للطيران الدولي؛
- ج) الاقرار بالحاجة الى المزيد من تقييم المدى الذي يمكن بمقتضاه لأي من التدابير آنفة الذكر أن تفي بتخفيضات الانبعاثات العالمية المتوقعة في المستقبل؛
- د) أن يطلب الى الايكاف التعجيل باجراء دراسة تتناول التقييم الوارد في الفقرة الفرعية ج) المذكورة آففا، لكي ينظر فيها خلال الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاف في عام ٢٠١٠.

APPENDIX

SPECIFIC PROPOSAL ON EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION AND MARITIME TRANSPORT IN THE REVISED UNFCCC NEGOTIATING TEXTS

(Excerpt from FCCC/AWGLCA/2009/INF.1 dated 22 June 2009)

II. Enhanced action on adaptation and its means of implementation

...

C. Means of implementation

...

36. [Sources of new and additional financial support for adaptation [may] [shall] include assessed contributions, [auctioning of assigned amounts and/or emission allowances; [levies on CO₂ emissions] from Annex-I Parties in a position to do so; taxes on carbon-intensive products and services from Annex I Parties; [levies on international and maritime transport]]; shares of proceeds on the clean development mechanism (CDM), joint implementation and emissions trading; [levies on international transactions;] [fines for non-compliance with commitments of Annex I Parties and Parties with commitments inscribed in Annex B to the Kyoto Protocol (Annex B Parties)]; additional ODA and bilateral, regional and other multilateral channels (in accordance with Article 11.5 of the Convention).9]

Alternatives to paragraph 36:

...

Alternative 3

[Sources of new and additional financial support for adaptation may include assessed contributions from developed country Parties and other developed Parties included in Annex II of the Convention, auctioning of assigned amounts and/or emission allowances; taxes on carbon-intensive products and services from Annex I Parties; share of proceeds from measures to limit or reduce emissions from international aviation and maritime transport; shares of proceeds on the clean development mechanism (CDM), joint implementation and emissions trading; ; fines for non-compliance with commitments of Annex I Parties and Parties with commitments inscribed in Annex B to the Kyoto Protocol (Annex B Parties); additional ODA and bilateral, regional and other multilateral channels (in accordance with Article 11.5 of the Convention).]

Alternative 5

[Sources of new and additional financial support for adaptation must meet the full agreed incremental costs of adaptation and initially be within a minimum range of USD 50–86 billion per annum and regularly updated in light of new emerging science, financial estimates and the degree of emissions reductions achieved. Providing financial support shall be additional to developed countries' ODA targets and may include assessed contributions, auctioning of assigned amounts and/or emission allowances; levies on CO₂ emissions; taxes on carbon-intensive products and services from Annex I Parties; levies on international and maritime transport; shares of proceeds on the clean development mechanism (CDM), joint implementation and emissions trading; levies on international transactions; fines for non-compliance with commitments of Annex I Parties and Parties with commitments inscribed in Annex B to the Kyoto Protocol (Annex B Parties); additional to ODA targets and bilateral, regional and other multilateral channels (in accordance with Article 11.5 of the Convention).]

III. Enhanced action on mitigation

...

A. Mitigation [commitments] by [developed countries] [Parties]

Proposals for an additional section on Policies and measures by all Parties

...

x.2 The Parties shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively.

D. Cooperative sectoral approaches and sector-specific actions

...

International bunker fuels

135. [All sectors of the economy [, in particular those of Annex I Parties,] should contribute to limiting emissions, including international maritime shipping and aviation. [Multilateral collaborative action would be the most appropriate means to address emissions from international aviation and the maritime transport sector, the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization dealing with this issue should prevent the adoption of trade restrictions and take into account the special economic conditions of developing countries and the principles of equity and of common but differentiated responsibilities and capabilities.] [Global][Sectoral approaches could address emissions that cannot be attributed to any particular economy, and multilateral collaborative action by all Parties would be the most appropriate means to address emissions from international aviation and the maritime transport sector.]]

Alternative to paragraph 135:

[Those developed country Parties that are not Parties to the Kyoto Protocol shall undertake measures within the context of their national appropriate mitigation commitments to reduce emissions from international aviation and international maritime transport.

Developing country Parties may undertake actions to reduce emissions from international aviation and international maritime transport within the context of nationally appropriate mitigation actions.]

136. [Option 1]

The International Maritime Organization shall be encouraged to continue without delay its activities for the development of policies and measures to reduce GHG emissions, and specifically:

(a) [To achieve, through the use of its policies and mechanisms, total GHG emission reductions which are at least as ambitious as the total GHG emission reductions under the Convention;]

[To establish an ambitious global goal for the reduction or limitation of greenhouse gas emissions from ships to be achieved through the implementation of its policies and measures.]

(b) To report regularly to the COP {and its subsidiary bodies as appropriate} on relevant activities, emission estimates and achievements in this respect;

(c) To report to the COP {at its seventeenth session} on policies, established measures, measures under development, and expected emission reductions resulting from these measures.]

Alternative to paragraph 136 [in the form of a draft decision by the COP]:

[Reduction of greenhouse gas emissions from international shipping

The Conference of the Parties,

[Being aware of the role of the IMO established in the IMO Convention, the UN Charter and UNCLOS....]

Recognizing that in order to achieve a necessary two degree scenario, global greenhouse gas emissions should follow a pathway that includes a peak year no later than 2015 and results in emission reductions of 50- 85per cent by 2050, in accordance with findings in the 4th Assessment Report of the IPCC,

Welcomes the report presented by the Secretary General of the International Maritime Organization (IMO) on policies and activities related to reduction of Greenhouse Gas Emissions from international shipping,

Recognizing the role of the International Maritime Organization in developing global actions to limit or reduce greenhouse gas (GHG) emissions from international shipping,

Recognizing further that the IMO has undertaken a comprehensive assessment of the total greenhouse gas emissions from international shipping, and that these emissions constitutes a significant share of the global anthropogenic emissions,

Recognizing the need to develop a long-term goal as well as intermediate targets for emission reductions from the maritime sector, in order to facilitate transformation to a low carbon economy,

Being aware that the IMO activity has identified technical and operational measures which can contribute significantly to emission reductions,

Encourages the IMO to continue without delay the ongoing activities to develop policies and measures to reduce GHG emissions, and in doing so invites the IMO to:

1. achieve, through the use of its policies and mechanisms, total GHG emission reductions which are at least as ambitious as the total GHG reductions to be achieved by the UNFCCC Copenhagen agreement,

2. report regularly to COP [and its subsidiary bodies as appropriate] on relevant activities, emission estimates and achievements in this respect, and especially

3. report to COP [17] on IMO policies, established measures, measures under development, and expected emission reductions resulting from these measures, and

Requests the Secretariat of the UNFCCC to continue co-operating with the Secretariat of the International Maritime Organization.]

137. [Option 2]

Parties shall take the necessary action to reduce emissions of GHGs not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels.

[Global reduction targets for such emissions from aviation and marine bunker fuels shall be set as equal to, respectively, {X per cent} and {Y per cent} below {year XXXX} levels in the commitment period {20XX to 20XX}. Units from existing and potential new flexibility mechanisms may contribute towards achieving these targets.]

Parties shall work through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization to enable effective international agreements to achieve these targets to be approved by 2011. Such agreements should not lead to competitive distortions or carbon leakage. Parties shall assess progress in the implementation of this work, and take action to advance it, as appropriate.]

138. [Option 3]

[Taking into account the interests of developing countries,][All Parties][Developed country Parties][Parties][Annex I Parties] shall pursue limitation or reduction of emissions of GHGs not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively.]

138.1 Option 4

[The Parties should pursue a collective reduction of [X per cent] below [year XXXX] for emissions of anthropogenic greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from international aviation bunker fuels and [Y per cent] below [year XXXX] levels for emissions of anthropogenic

greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from international marine bunker fuels in the commitment period [20XX to 20XX].]

The Parties should commence negotiations on two global sectoral agreements to address, respectively, international aviation and maritime emissions in 2010 with a view to concluding by COP-17 in 2011, taking into account work already done in ICAO and IMO.

IV. Enhanced action on financing, technology and capacity-building

A. Enhanced action on the provision of financial resources and investment

...

2. [Generation][Provision] of financial resources

172. [The [generation][provision]of financial resources [shall][should] be guided by agreed objective criteria the principles of the Convention the economic capacity of Parties, and the objective of internalizing appropriate climate change costs [, in particular the principles of equity and common but differentiated responsibilities and respective capabilities, taking into account the ability to pay and emissions [[and take into account [the consideration of] [[the polluter pays principle,] [and] historical responsibilities]]]].The public sector shall be the major source of funds, while market mechanisms and other private sector sources would play a complementary role in addressing climate change.

Alternatives to paragraph 172:

...

Alternative 3

[Funding for the Multilateral Fund for Climate Change (defined below) shall be provided by the following sources:

...

(b) A levy placed on international maritime transport and international aviation. Such a levy shall be developed in collaboration with the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization;

...]

173. [New and additional financial resources {shall}{should} be generated through a combination of various sources, including, inter alia :

...

[Option 4

[Levies on] [Funding from instruments addressing] emissions from international aviation {and maritime transport}, [for developed countries] may be auctioned through emission allowances under an international regulation scheme.

[Option 5

[An international air passenger [adaptation levy/green] levy on air fares [, except on journeys originating in and destined for LDCs].]

Alternative to Options 4 and 5:

[Share of proceeds from measures to limit or reduce emissions from international aviation and maritime transport;]

Alternative to Option 5:

[An international air adaptation levy on airfares except on journeys originating from LDCs and SIDS.]

...]