

السيدة الأمانة العامة

تحية طيبة وبعد

يشرفني أن أبعث إليكم، بصفتكم الأمانة العامة للدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، بياناً بتحفظات الاتحاد الروسي على نص القرار ٤٠-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والقرار ٤٠-١٩ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)".

وأود أن أبلغكم أن وفد الاتحاد الروسي يعرب عن خيبة أمله الشديدة نظراً لأن الاقتراحات التي قدمها بشأن عدد من الأحكام في مشروع القرارين المذكورين، والتي صيغت بالتعاون مع جمهورية الصين الشعبية وجمهورية الهند، قد رُفضت دون مناقشتها، بالمخالفة للقاعدتين رقم ٣٨ و ٣٩ الواردتين في وثيقة "النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي" (Doc 7600)، على الرغم من أن هذه الاقتراحات قد حازت على تأييد عدد من وفود الدول الأعضاء في سياق اللجنة التنفيذية. ونحن نرى في ذلك ازدراءً لموقف الدول ذات السيادة، ونود أن نعرب عن أملنا في تضمين اقتراحات الاتحاد الروسي بشكل موضوعي في محاضر وتقارير الدورة الأربعين للجمعية العمومية (اجتماعات اللجنة التنفيذية والجلسات العامة).

ونود كذلك الإشارة إلى الأسلوب غير اللائق وغير المسبوق الذي أُجريت بها الاجتماعات من قبل رئيس اللجنة التنفيذية حيث تعرضت بيانات جميع الدول الأعضاء، بلا استثناء، إلى القطع بشكل غير مقبول عن طريق إغلاق الميكروفون وذلك بناءً على قرار رئيس اللجنة بالألا تتجاوز مدة كلمة كل دولة دقيقة واحدة، دون موافقة الجمعية العمومية على هذا القرار. ويُعد ذلك أيضاً انتهاكاً للقاعدة ٣٧ الواردة في وثيقة "النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي" (Doc 7600). ونحن نعرب وبكل حزم عن احتجاجنا على ذلك.

ومع مراعاة ما تعرضت له مواقف وآراء الدول ذات السيادة من تجاهل، يود وفد الاتحاد الروسي أن يبلغ الجمعية العمومية باعتراضه على نص الفقرات التالية في الديباجة: ١٠ و ١٣ و ١٩ و ٢٤ و ٢٦ و ٢٩، وكذلك عدم موافقته على الفقرات التالية: ٢ (أ) و ٧ و ٨ و ٩ و ١٣ و ١٥ و ٢٢ (ج) و ٢٣ (ج) و ٢٣ (د) و ٢٥ (ج) و ٢٥ (و) و ٢٦ من منطوق القرار ٤٠-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ". كما نرى أيضاً أن الملحق بهذا القرار يجب نقله إلى قرار جديد يحل محل القرار ٣٩-٣.

ومع مراعاة العدد الكبير من التعليقات على نص القرار ٤٠-١٩ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، فإن الاتحاد الروسي لا يرى أنه من المناسب الانضمام إلى هذا القرار برمته، ويعتزم تطبيق أحكام المادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالقواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بالاتفاقية، حين يرى ذلك مناسباً.

وعلاوة على ذلك، يود الاتحاد الروسي أن يبلغ الجمعية العمومية باستعداده لمواصلة النقاش حول الخيار المحتمل وهو تدابير الحوافز الاقتصادية العالمية، وهو خيار يهدف إلى تحقيق خفض حقيقي في انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران المدني الدولي، بما يلبي أهداف الإيكاو الاستراتيجية وأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

وتفضلوا بقبول خالص تحياتي.

المرفقات: ١ بيان بتحفظات الاتحاد الروسي على نص القرار ٤٠-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" والقرار ٤٠-١٩ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"

سيرجي غادكوف

ممثل الاتحاد الروسي في مجلس الإيكاو

د. فانغ ليو
الأمينة العامة للإيكاو
جناح ١٥، ١٢

بيان: تحفظات الاتحاد الروسي على نص القرارين

- ١٨-٤٠ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"
- ١٩-٤٠ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"

تحية طيبة وبعد،

يود الوفد الروسي أن يغتنم هذه الفرصة كي يطمئنكم ويطمئن المشاركين في الدورة الأربعين للجمعية العمومية بشأن إيلاء حكومة الاتحاد الروسي بالغ الاهتمام إلى المسائل المتعلقة بتغير المناخ. وقد قامت الحكومة باعتماد قرار التصديق على اتفاق باريس في ٢٣/٩/٢٠١٩. وفي الوقت ذاته، نحن على يقين تام بأن مجتمع الطيران الدولي ينبغي عليه الاستجابة للتحدي العالمي المتمثل في تغير المناخ عن طريق تركيز جهوده على الإجراءات التي تهدف إلى تحقيق خفض فعلي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال التطور التكنولوجي على مستوى القطاع، مع الحرص على أن تظل الأولوية الأولى لزيادة مستويات السلامة عالمياً.

أما ما أصابنا بخيبة الأمل البالغة فهو أن اقتراحات الاتحاد الروسي، التي قام الاتحاد بإعدادها بالتعاون مع وفد جمهورية الصين الشعبية وبدعم من الهند، فيما يخص بعض الأحكام الواردة في مشروع القرارين ١٨-٤٠ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" و ١٩-٤٠ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، قد رُفضت دون إخضاعها للمناقشة الواجبة، وهو ما يخالف القاعدتين ٣٨ و ٣٩ الواردتين في وثيقة "النظام الداخلي الدائم للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي" (Doc 7600) على الرغم من أن تلك الاقتراحات قد حازت على تأييد دول عدة. ونحن نرى في ذلك صورة من صور الازدراء لموقف دول ذات سيادة أعريت عنه رسمياً أثناء الجمعية العمومية.

ومرة أخرى، نود أن نعيد التأكيد على أننا نرى أن تنفيذ خطة كورسيا سيؤدي إلى ما يلي:

- (أ) زيادة مستويات الانبعاثات في قطاع الطيران المدني الدولي، ونشوء تبعات سلبية حصرها تعرق تنفيذ الإيكاو لأهدافها الاستراتيجية: السلامة الجوية وحماية البيئة والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي؛
- (ب) وجود خلل جسيم في العلاقات داخل السوق، وظهور منافسة غير شريفة تتنافى مع نص وروح اتفاقية شيكاغو ومع أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة؛
- (ج) التحول إلى أداة لاستغلال الطيران المدني كمصدر لتمويل الأنشطة المتعلقة بالمناخ في القطاعات الصناعية الأخرى.

وفي هذا الصدد، يود وفد الاتحاد الروسي أن يبلغ الجمعية العمومية باعتراضه على الصياغة في الفقرات التالية في الديباجة: ١٠ و ١٣ و ١٩ و ٢٤ و ٢٦ و ٢٩، واعتراضه كذلك على صياغة الفقرات التالية: ٢ (أ) و ٧ و ٨ و ٩ و ١٣ و ١٥ و ٢٢ (ج) و ٢٣ (ج) و ٢٣ (د) و ٢٥ (ج) و ٢٥ (و) و ٢٦ من منطوق القرار ٤٠-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ". كما نرى أيضاً أن الملحق بهذا القرار "المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي" يجب نقله إلى قرار جديد يحل محل القرار ٣٩-٣.

ومع مراعاة العدد الكبير من التعليقات على نص القرار ٤٠-١٩ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، فإن الاتحاد الروسي لا يرى أنه من الممكن الانضمام إلى هذا القرار برمته، ويعتزم تطبيق أحكام المادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالقواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بالاتفاقية، حين يرى ذلك مناسباً.

وفي الوقت ذاته، يعلن وفد الاتحاد الروسي بموجب هذا البيان أنه على استعداد وفي أي وقت لمواصلة النقاش حول خيار تدابير الحوافز الاقتصادية العالمية، وهو خيار يهدف إلى تحقيق خفض حقيقي في انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع الطيران المدني الدولي، بما يلبي أهداف الإيكاو الاستراتيجية وأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة.

ونحن نبعث بهذه المعلومات كي يتم تضمين التحفظات المذكورة أعلاه في وثيقة قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتباراً من ٢٠١٩/١٠/٤) (المرفق أ) ونص البيان المذكور في العروض التقديمية وفي محاضر الدورة الأربعين للجمعية العمومية (اجتماع اللجنة التنفيذية والجلسات العامة).

وتفضلوا بقبول المرفقات التالية:

المرفقات:

- ١- نص القرار ٤٠-١٨ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"
- ٢- نص القرار ٤٠-١٩ "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"

يقدمه بالنيابة عن وفد الاتحاد الروسي في الدورة ٣٩ للجمعية العمومية.

س. غادكوف

ممثل الاتحاد الروسي في مجلس الإيكاو

المرفق

قرار الجمعية العمومية ٣٩-٤٠ - : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، بما في ذلك سبل مراعاة الظروف والقرارات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة تدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدام لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكوا؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ قد نصَّ على تطبيق خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) كجزء من سلة تدابير تشمل أيضاً تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام لبلوغ أهداف الإيكوا الطموحة؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يهتم 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؛

وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقرارات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف العالمية للإيكوا؛

وتسليماً بأن الإيكوا هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والمجموعة الاستشارية المختصة بخطة كوريا (AGC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كوريا، 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؛

وترحيباً باعتماد الطبعة الأولى من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بكوريا؛

وترحيباً أيضاً بصدر الطبعة الأولى من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM الوثيقة 9501 Doc)؛

وترحباً بالنقد المحرز في إعداد عناصر تنفيذ خطة كورسيا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كورسيا؛

وترحباً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لكورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لاسيما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول؛

وترحباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١؛

وإقراراً بأن أنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تيسير اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كورسيا؛

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم 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؛

وإقراراً بعدد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦ فيما يتعلق بجميع المناطق؛

وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة كورسيا باعتبارها خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم القائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، بما فيها التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين والثامنة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا 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؛

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 مقارنةً بالقطاعات الأخرى؛

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وباتفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وترحباً باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس المعتمد في ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

- ٦ - **وتطلب** إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحصينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران للبحيل المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء وتنعكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة معينة ممكناً باستخدام الوقود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا) أنواع الوقود للبحيل المستدامة، بحيث لا يُغفل أى عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧ - **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.

٨ - **وتسَلَّم** 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؛

٩ - **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن **تقرير** الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه 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:

(أ) تنطبق مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس شروط التعويض لمشغلي طائراتها من الفئتين ١١ هـ و ط) أدناه؛

(ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلا عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض في الفقرة ٩ أ) أدناه

(ج) تشجّع جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛

(د) وستضع الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى

(هـ) وتنطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

(و) وتشجّع الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أما الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

(ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً 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

١٠ - وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** بأنه 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 كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

(ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

(ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تندرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

١١ - وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

(أ) التعديل الخاص بمشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × معامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × معامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

(ب) حيث يكون معامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة معينة ؛

(ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة؛

(د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

(هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر في المائة فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

(أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛

(ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠.

- ٢- من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٣- من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛
- ٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، على الأقل بنسبة ٢٠٪ فردية، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- ٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، على الأقل بنسبة ٧٠٪، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛
- 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) سُبُعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ (ب) و ١١ (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؛
- ١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرير** بأن الوافد الجديد^١ يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠٢٠، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.
- ١٣- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرير** بأنه 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 تفادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛
- ١٤- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرير** بأن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛
- ١٥- ~~وتعيط علماً بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن ما يلي: (أ) نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ (ب) ومعايير وحدات الانبعاثات التي سيشتريها مشغلو الطائرات والتي تراعي التطورات في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ (ج) والسجلات المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله في أقرب وقت ممكن بما يشمل توفير بناء القدرات والمساعدة، بحيث يتسنى تطبيق هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠.~~
- ١٥-١ وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرير** بأن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغل الطائرات كل عام؛

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلد الرابع من الملحق السادس عشر للخطة عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

١٦٤- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين تقرير 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 يقرر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧٤- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين تقرير بإجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكو 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 ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لكورسيا لأغراض الطيران البديل المستدامة سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكو؛

١٨٤- تحدد أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى قررت الجمعية العمومية هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛

١٩٤- وتطلب اتخاذ الإجراءات التالية سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٢:

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة، حسب الاقتضاء؛

ب) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بمواصلة إعداد وتحديث وثائق خطة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمتعلقة بأداة تقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها في إطار خطة كورسيا؛ وأنواع الوقود المؤهلة في إطار كورسيا؛ ومعايير وحدات الانبعاثات في إطار كورسيا؛ والسجل المركزي لخطة كورسيا، حسب الاقتضاء؛

ج) اضطلاع المجلس بإعداد وتحديث وثيقة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لاستخدامها في إطار خطة كورسيا، مع مراعاة توصيات الهيئة الاستشارية الفنية؛

د) اضطلاع المجلس في مطلع عام ٢٠٢٠ بإنشاء وصون السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكو بالمعلومات ذات الصلة؛

هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من المجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

و) اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للامتثال لأحكام خطة كورسيا وإعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المعنية فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك إجراءات مبسطة للرصد والإبلاغ والتحقق، ليعتمدها المجلس بحلول ٢٠١٨؛

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

وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات،

ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية وما يرتبط بها من مواد إرشادية فيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى دعم مشغلي الطائرات لشراء وحدات الانبعاثات الملائمة في إطار الخطة، مع مراعاة التطورات ذات الصلة بالموضوع في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمادة ٦ من اتفاق باريس، وذلك ليعتمدها المجلس في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك عام ٢٠١٨؛

د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى تقديم توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛ {استُعيض عنها بالفقرة ١٩ و) أعلاه}

هـ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإجراء مراجعة دورية للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على معايير وحدة الانبعاثات وما يرتبط بها من مواد إرشادية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التوافق مع القرارات التي تصدر مستقبلاً في هذا الشأن بموجب اتفاق باريس؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

و) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع السياسات وما يرتبط بها من مواد إرشادية من أجل دعم إنشاء سجلات في إطار هذه الخطة، ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛

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

ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُشبهها مجموعات الدول، وفقاً للإرشادات الإيكاو؛

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؛

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

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

٢٠-٢٢- تذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

٢١-٢٢- **تقرر** أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠، بما في ذلك: - وفقاً للأجل الزمنية المحددة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، واعداد مواد للتوعية، واقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسق تحت مظلة الإيكاو للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

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، للمواصلة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بتطبيق الدول الأعضاء لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٩/١/١، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطلع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات؛

(ج) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواصلة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطلع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تُشبهها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛

٢٢-٢٣- وتذكّر بالقرار الذي اعتمدته في الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي بقيت بمعايير وثيقة الإيكاو "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة ١٩ من أعلاه؛

٢٣-٢٤- تطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

٢٤-٢٥- 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، وتشجّع 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.

- انتهى -

المرفق

القرار ٤٠/٣٩٢: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

- ١- **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؛
- ٢- **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؛
- ٣- **وتقرر** بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في **الأهداف ١٤** هدفاً من ١٧ هدفاً من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، بما في ذلك هدف التنمية المستدامة رقم ١٣ - "القيام بالعمل العاجل لمكافحة تغير المناخ وآثاره؛
- ٤- **ولما كان** التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن *الطيران والغلاف الجوي العالمي*، والذي أعده، بناءً على طلب من الإيكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛
- ٥- **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؛
- ٦- **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 النقل الجوي القطاع المطرد؛
- ٧- **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؛
- ٨- **ولما كان** بروتوكول كيوتو، الذي اعتمدته 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 الإيكاو (المادة ٢-٢)؛
- ٩- **ولما كان** اتفاق باريس، الذي اعتمدته 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، تقرر بأن هذا سيخفف بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره؛

١٠- **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 اعتمدته الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دورتيها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين في ٢٠١٣ و ٢٠١٦، 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؛~~

وتسلم بأن بعض الدول يساورها القلق بشأن مبررات وجدوى الإبقاء على الزيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون عند مستوى عام ٢٠٢٠ وقد قدمت تحفظاتها بشأن ذلك الهدف.

وتسلم 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؛

١٢- **وتؤكد** أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران،

١٣- **وتلاحظ** 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، بمواصلة تحسين الكفاءة فيما يتعلق بثاني أكسيد الكربون بنسبة متوسطة قدرها ١,٥٪ سنوياً من عام ٢٠٠٩ حتى عام ٢٠٢٠، بغية تحقيق النمو الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاته من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥، وتلاحظ أيضاً أن هذه الالتزامات تستلزم دراسات وأقية تتناول جدواها في ضوء العديد من الظروف الوطنية وواقع الحكومات؛

١٤- **وتذكر** باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتقر بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة؛

١٥- **وتقر** بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

١٦- **وتسلم** بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستيق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

١٧- **وتشير** إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران الدولي وتحقيق أهدافه الطموحة العالمية يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير سلة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية ووقود **الطيران** ~~المبجّل~~ المستدام والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

١٨- **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؛

١٩- **وإنّـ ترحب واعترافاً منها** باعتماد معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧؛

٢٠- **واعترافاً منها** بالعمل المضطلع به للنظر في الجوانب البيئية لانتهااء عمر الطائرات مثل أن يتم ذلك من خلال تدوير الطائرات.

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

٢٢- وترحب بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) الذي استُكمل بالنسبة للحزمة صفر ويجري الإضطلاع به بالنسبة للحزمة ١ ونتائج أول تحليل عالمي لكفاءة الطيران الأفقي؛

٢٣- وترحب بعقد ندوات الإيكاو عن المطارات الخضراء في نوفمبر ٢٠١٧ ومايو ٢٠١٩؛

٢٤- وتشير إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) (CAAF/9) الذي انعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة لأغراض الطيران، خاصة استخدام أنواع الوقود المطابق على المدى القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة ممكنة لخفض انبعاثات الطائرات؛

٢٥- وتشير أيضاً إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل قد وضع إطاراً عالمياً للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك خمس ستة خمسة أساليب لترخيص أنواع وقود الطيران البديل المستدام حتى تاريخه، ومطارات أخرى تقوم بتوزيع أول مطار رئيسي لمثل أول مطار رئيسي لمثل هذه الأنواع من الوقود؛

٢٦- وتشير كذلك إلى أن المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل في أكتوبر ٢٠١٧ (CAAF/2) قد اعتمد توصيات وأقر إعلاناً في هذا الشأن، بما يشمل رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كصغار ملهم وحى لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

٢٧- وتقر بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدام للطيران المطابق سهل الإحلال لأغراض الطيران تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

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

٢٩- وتقر بأن معايير الاستدامة وترخيص الاستدامة وتقييم انبعاثات دورة الحياة لهذه الأنواع من الوقود تُعتبر جزءاً من العمل الجاري نتيج المرونة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)؛

٣٠- 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 رقم ٧ "ضمان الحصول على الطاقة الميسورة التكلفة والموثوقة والمستدامة والحديثة للجميع"؛

٣١- وتشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال من أجل إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، وأن هذه المبادئ التوجيهية قد أعدت على النحو الوارد في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

٣٢- وتلاحظ أن المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-٣٩، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمسها مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو 9988 Doc "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 الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحنى تكلفة التخفيض الهامشي؛

٣٣- وترحب بما قامت به طوعا ٩٤ ١١٤ دولة عضوا، أي ما يعادل أكثر من ٨٨-٩٣ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الإيكاو حسب الوضع السائد في يونيو ٢٠١٩؛

٣٤- وتسلم 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؛

٣٥- وتؤكد أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

٣٦- وتعترف بالمساعدة التي تقدمها الإيكاو في شراكة مع منظمات أخرى، بما في ذلك مع الاتحاد الأوروبي لتقديم الدعم المالي لدول أعضاء أفريقية وكاريبية مختارة من أجل إعداد وتقديم وتنفيذ خطط عمل، ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية لتسهيل عمل الدول الأعضاء على خفض انبعاثات الطيران، فضلا عن البحث المستمر عن شراكات مساعدة محتملة مع منظمات أخرى؛

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

٣٨- وتسلم بما أحرزته الإيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جوا وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جوا؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٣٩-٤٠-٤٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوابط ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٣٩-٤٠-٤٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كوريا) للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق"، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ والقرارات ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ و ٣٨-١٩ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

(أ) أن يواصل تعزيز التعاون بين ~~يكل اصطلاح~~ الإيكاو ~~بذورها القيادي المستمر~~ ووكالات الأمم المتحدة الأخرى المعنية في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛

(ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة تتضمن حلولاً فنية وتدابير 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 الإيكاو 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 محركات 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 الإيكاو 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 كيلومتری يتم نقله؛

٥- **توافق** على أن الهدف الوارد في الفقرة ٤ أعلاه، لن ينسب التزامات محددة إلى 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 إلى دول فردية، أن تواصل الإيكاو والدول الأعضاء فيها، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي إلى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ابتداءً من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان: الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولا سيما 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 وتعترف باتخاذها الدول الأعضاء في الإيكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية للتنمية المستدامة للطيران الدولي، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقصّدة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود المبدّل المستدامة للطيران، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٨- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الأربعين الحادية والأربعين، تسلّم بأن بعض الدول يساورها القلق بشأن الهدف المبينة في الفقرة ٦ أعلاه وتطلب إلى المجلس أن يقدم في سياق الدورة الحادية والأربعين عرضاً عن عدالة وجدوى تحقيق الهدف في ضوء الجهود الجماعية لتطوير طيران "أخضر" والدراسات التي أجريت في هذا الشأن على أساس البيانات والتي شرعت فيها الدول، ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إن لزم الأمر على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

٩- **تطلب** من المجلس أن يدرس مؤشرات النمو "الخضراء" لدى الدول الواردة في خططها الوطنية وأن يواصل استكشاف جانب العدالة والجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، خاصة عن طريق تقييم نصيب الطيران الدولي في ميزانية الكربون العالمية في ضوء درجتي الحرارة ٢ درجة مئوية و ١,٥ درجة مئوية، 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 الحادية والأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

١٠- **تشجع** أيضاً الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبين 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 ٢٠٢١ يونيو ٢٠٢١ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كمياً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كمياً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٢- **تشجع** 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 يتسنى 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 ييسر تجميع 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 ٢٠٢١ يونيو ٢٠٢١ لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً خطط عمل إلى الإيكاو وتدعو الدول إلى توزيع نتائج الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات المرتبطة بالأهداف الطموحة لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعاً 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، مع إبداء الاحترام لسيادتها، 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 تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء 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، تحت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير 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، فضلا التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠٢٨ وخلال الدورة الأربعين الحادية والأربعين 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 أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى 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؛

١٩- **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 مزيدا 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 معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٢٠-٢٨ **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

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

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

٢١-١٩ **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:

(أ) تحديث اعتماد معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات في أقرب وقت ممكن حسب الاقتضاء؛

(ب) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٢-٤٨- **تطلب** إلى تقترح على الدول القيام بما يلي:

(أ) 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؛

(ب) 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؛

(ج) العمل معا من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات "الخضراء"؛

٢٣-٤٩- **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:

(أ) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن والتدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي والتركيز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية؛ وتشجيع الدول والجهات المعنية على تطوير إدارة الحركة الجوية التي تحقق أقصى منافع بيئية، ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات؛

(ب) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

(ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات "الخضراء"، حيث يجري تناول موضوعات مثل البيانات الذكية والطاقة المتجددة والتنقل المراعي للبيئة والمرونة في مواجهة تغير المناخ والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاءمة والتنسيق فيما بين المطارات؛

(د) نشر وتحديث الإرشادات وقرارات عمل بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئيا في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

٢٤-٤٨- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) وضع نهج منسق من أجل الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتجديد بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة من وقود الطيران البديل، ونشرها واستخدامها، وفقا لظروفها الوطنية؛

(ب) النظر في استخدام حوافز لتشجيع استعمال مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة في مجال الطيران، بما في ذلك أنواع الوقود البديلة ووقود الطيران المستدامة؛

(ج) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلا 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؛

(د) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموما، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي بما يلي أن تحقق خفضا صافيا في انبعاثات غازات الدفيئة على

أساس دورة الحياة وتسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

(هـ) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام؛ ومواصلة العمل معاً من خلال الإيكاو لوضع معايير الاستدامة لأنواع وقود الطيران المستدامة ضمن العمل الذي يُضطلع به لتنفيذ خطة كورسيا والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك من أجل التنسيق بشأن معايير استدامة أنواع وقود الطيران البديلة؛

٢٥-١٩ تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

(أ) 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 وقود الطيران، من خلال ندوات إقليمية؛

(ب) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة؛

(ج) أن يواصل إعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة المستدامة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية أهداف التنمية المستدامة؛

(د) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

(هـ) أن يتعاون مع المبادرات الدولية ذات الصلة الأخرى، بما في ذلك مبادرة الطاقة المستدامة للجميع، لتسهيل حصول الطيران على الطاقة المتجددة؛

(و) أن يواصل إجراء عملية لتقييم الوضع من أجل الاستمرار في تقييم التقدم المحرز في تطوير أنواع وقود الطيران المستدام ونشره، بما في ذلك المواظبة على تنظيم حلقات العمل والحلقات الدراسية في إطار التحضير للمؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) في موعد أقصاه عام ٢٠٢٥، بهدف تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لأنواع وقود الطيران المستدامة لتضمينها حصة محددة من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

٢٦-١٩ تطلب إلى المجلس أن: (ع) تدعو الدول إلى تحديد يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تحديد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ وبالتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى المختصة وصناعة الطيران وضع إرشادات بشأن إجراء على أساس تقييم المخاطر، تغير المناخ وضع تدابير للتكيف مع تغيرات المناخ لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٢٧-١٩ تطلب إلى المجلس أن: (ف) يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدُّ الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو 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 (يجب نقله إلى القرار المتعلق بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق)

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 فعالة 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 تُراعى التدابير القائمة على آليات السوق مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة وقدرات كل طرف، والظروف الخاصة به، ومبدأ عدم التمييز وإتاحة الفرص بنزاهة وعلى قدم المساواة.

- انتهى -