



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

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

بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- تغير المناخ

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>يُعرض فيما يلي التعديل المقترح لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ المعنون "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" الذي تم تنقيحه على ضوء التطورات في هذا الصدد منذ انعقاد الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ .</p> <p>وتقدم التعديلات على جوانب القرار ٣٧-١٨ المتعلقة بخطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في ورقة عمل منفصلة (هي الورقة A39-WP/52 المعنونة "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة- خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق").</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المنقح بشأن "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" الوارد في المرفق.</p>	
الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي (هـ) - "حماية البيئة".
الآثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في ورقة عمل الجمعية العمومية هذه رهناً بالموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من توافر مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	A39-WP/28 - تقرير عن برنامج الايكاو للمساعدة الفنية في مجالات السلامة والأمن والتسهيلات والبيئة A39-WP/51 - الطيران المدني والبيئة A39-WP/52 - "البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المرتبطة بحماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" A39-WP/55 - "الاتجاهات الراهنة والمقبلة في مجال ضوضاء وانبعاثات الطائرات" A39-WP/56 - "أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران" Doc 10022 - "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠١٣/١٠/٤)

١- التعديلات للبيانات الموحدة الحالية

١-١ يعرض المرفق بورقة العمل هذه التنقيحات المقترحة لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ، في ضوء التطورات منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، باستثناء تلك الجوانب المتعلقة بخطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق.

٢-١ التنقيحات الرئيسية لقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ ما يلي:

- فقرات الديباجة: تم تغيير ترتيب فقرات الديباجة لتجميع الفقرات ذات الطابع المتشابه. وحُذفت فقرات الديباجة التي تعالج في A39-WP/52 المتعلقة بخطة للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق. ويتم التعبير عن التقدم المتصل بعمل لجنة الايكاو لحماية البيئة في مجال الطيران مثل القاعدة القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وحزم التحسينات في منظومة الطيران وعمل لجنة حماية البيئة في المستقبل. وجرى التعبير عن التقدم بشأن أنواع الوقود البديل ومبادرة خطة عمل الدول الطوعي. وأضيفت أحكام مثل أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة والدورة ٢١ لمؤتمر الأطراف في اتفاق باريس لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيّر المناخ والشراكات مع المنظمات الأخرى؛
- الفقرة ١٠: أضيف مرجع بشأن العمل المستقبلي للجنة حماية البيئة (أي النظر في النصيب العادل من انبعاثات الطيران الدولي في "ميزانية الكربون" في سياق استكشاف جدوى هدف طموح عالمي ممكن في الأجل الطويل للطيران الدولي).
- الفقرة ١٢: تعبّر عن الحاجة إلى معلومات محددة كميّاً تُدرج في خطط الدول للعمل الطوعي.
- الفقرات من ١٦ إلى ٢٦ والمرفق: هذه الأحكام، المعالجة في ورقة العمل A39-WP/xx المتعلقة بخطة للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق، قد تم حذفها.
- الفقرة ٣١: تم تحديثها للتعبير عن تقديم المساعدة المستمر إلى الدول.
- الفقرة ٣٢ ج) وك) والفقرة ٣٣ هـ) و ن) و س): تم تحديثها للتعبير عن العمل المستقبلي للجنة حماية البيئة.
- فقرات المنطوق ذات الطبيعة المتماثلة تم تجميعها معاً (مثل الفقرتين ١٣ و ١٤ والفقرتين ٢٨ و ٢٩ والفقرات الفرعية ١٩ أ) وب) و ١٩ هـ) و و) و ١٩ ك) و ل) و ٢٠ ز) و ح)).

^١ وفقاً للهيئة الحكومية الدولية لتغير المناخ (IPCC)، فإن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتوقعة حتى حلول عام ٢١٠٠ ستبلغ ١,٠٠٠ جيجا طن قبل أن يتسنى إبقاء ارتفاع درجة الحرارة في العالم بحدود درجتين مئويتين فوق المستويات التي كانت سائدة في فترة ما قبل الثورة الصناعية.

المرفق

القرار ٣٨=٣٩-٣٩-٠٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ

لما كانت الايكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغيير 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 تغيير المناخ وأثاره".

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلّاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ (IPCC)، يتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، 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 الايكاو قد طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يدرج تحديثاً للاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧ وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام ٢٠١٤؛

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 المقطع المطرد؛

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير 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 تغيير المناخ في ديسمبر/كانون الأول ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦ فبراير/شباط ٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى 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 تغيير المناخ في ديسمبر ٢٠١٥، يعزز تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ بما في ذلك هدفها، ويرمى إلى تقوية الاستجابة العالمية لتهديد تغيير 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 سيخفّض بقدر كبير مخاطر تغيير المناخ وأثاره. وإذ تشير الى الرأي العلمي القائل بأن الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ينبغي ألا تتجاوز درجتين مئويتين؛

وإن 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 هدفي درجة الحرارة البالغة درجتين مؤبنتين و ١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس.

وإن 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، وأنه يتعين النظر في ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

وإن تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإن 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، 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؛

وإن تقر أيضاً بالمبادئ والأحكام الخاصة تذكر باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس وتقر بمبدئها الخاص بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، في ضوء الظروف الوطنية المختلفة على أن تتولى الدول المتقدمة الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو؛

وإن تقر بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ وإن تسلّم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستتبع نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

وإن تشير 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 وتحديد التدابير التحسينات 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؛

وإن ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للايكاو (CAEP) بشأن معيار ترخيص انبعاثات متطلبات الترخيص للطائرات بمعيار عالمي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات؛

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

وإن 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؛

Appendix

وإذ ترحب باعتماد استراتيجية حزم بتقييم المنافع البيئية لحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) خلال مؤتمر الإيكاو الثاني عشر للملاحة الجوية الذي عقد في شهر نوفمبر ٢٠١٢ 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 أيضا إلى أن مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطارا عالميا تابعا للإيكاو 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 تلاحظ التقدم المحرز في إثبات وإذ تسلم بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة المستدامة المطابقة لأغراض الطيران وأن هذه الأنواع من الوقود تتطلب تم إثباتها ومن المطلوب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وإذ تسلم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصاديا ومقبولة اجتماعيا وبيئيا والحاجة إلى زيادة والتقدم المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتسلم 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 قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، كي تنتظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛

وإقرارا منها بأهمية تفادي كثرة أساليب تصميم وتنفيذ إطار وخطط التدابير القائمة على آليات السوق؛

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس استكشاف جدوى إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، من أجل التصدي إلى الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي؛

وإذ تلاحظ القرار الذي اتخذته المجلس في ٢٠١٢/١١/٩ وأقر فيه بأن نتائج التحليل النوعي والكمي للخيارات الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي قيمتها الأمانة بمساعدة من الخبراء قد بينت أن جميع الخيارات الثلاثة مجدية فنياً واتسمت بالقدرة على الإسهام في تحقيق أهداف الإيكاو في مجال البيئة، وأن المجلس قد وافق على أنه يتعين المضي في التحليل الكمي للخيارات الثلاثة من أجل التوصل إلى استنتاجات أفضل وأكثر دقة؛

وإقرارا منها بما للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من جدوى محتتملة في توفير المزيد من وسائل تعزيز بلوغ الهدف العالمي الصروح المنشود المشار إليه في الفقرة ٧؛

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

وإن تلاحظ أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧=٤٩-٣٨، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمثيلاً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم حلقات عمل تدريبية تطبيقية ندوات اقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الايكاو Doc 9988 إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المواد الإرشادية والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الايكاو للمنافع البيئية؛

وإن ترحب بما قامت به طوعاً ٩٤ دولة عضواً، أي ما يعادل ٧٨,٨٩ أكثر من ٨٨ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الايكاو اعتباراً من ٢٠١٦/٦/٨ ٣٠=٤١-١٣/٦/٣٠؛

وإن تشير إلى أنّ الحلقة الدراسية التي نظمتها لايكاو في شهر أكتوبر ٢٠١٢ تحت عنوان "المساعدة لأغراض العمل الطيران وتغير المناخ" قد أبرزت المشاركة الفعالة للدول الأعضاء والمنظمات الدولية في الأنشطة المتعلقة بخطط عمل الدول، واستكشفت مصادر الدعم المالي الممكنة للأنشطة البيئية، وأتاحت الفرصة لتبادل المعلومات وإقامة الشراكات من أجل تيسير تقديم المساعدة التي تحددها الدول لإعداد وتنفيذ خطط العمل تلك؛

وإن تسلّم 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؛

وإن 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؛

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة (كآلية التنمية النظيفة مثلاً) تخدم المشاريع التي تهم الدول النامية؛

وإن تسلّم بالحاجة إلى رصد بأهمية العمل المضطلع به للتعرف على الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإن تسلّم 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 منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن السفر الجوي الركاب المسافرين جواً وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جواً؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر بأن يحل هذا القرار، الى جانب القرار ٣٨=٤٧-٣٩: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي والقرار ٣٩-ZZ: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، محل القرارين ٣٧=٤٨-٣٨ و ٣٧=٤٩-٣٨ ١٧-٣٨ للجمعية العمومية، وبشكل 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 محركات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة وإسداء مشورة، في أقرب وقت ممكن، لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 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 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 محركات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- تؤكد من جديد أن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستنبق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يعكس مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

٥- 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؛

٦- 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؛

٧- 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، 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؛

٨- ٧- تسلّم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعتمدها 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؛

٨٩- تتفق على أن تستعرض، في دورتها التاسعة والثلاثين الأربعين، الهدف المذكور المبين في الفقرة ٦ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

٩٠- تطلب من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى 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 و١,٥ 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 للايكاو في دورتها التاسعة والثلاثين الأربعين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات من الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

٩١- تشجع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عملها التي عمل تبيين سياساتها وإجراءاتها السياسات والإجراءات، وعلى إبلاغ الايكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

٩٢- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عملها أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الايكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو/حزيران ٢٠١٥ و٢٠١٨ ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للايكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كميًا بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس قدراتها وظروفها القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كميًا عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

٩٣- تشجع الدول التي قدمت خطط عمل عملها 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 عملها عمل، وإتاحة خطط العمل المقدمة للجمهور، مع مراعاة الحساسية التجارية للمعلومات التي تحتوي عليها خطط عمل الدول؛

٩٤- تشجع الدول على إطلاع الجمهور على خطط عملها، مع مراعاة الحساسية التجارية التي تكتسبها المعلومات الواردة في خطط عمل الدول؛

٩٥- تطلب من المجلس أن ييسر 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 ٢٠١٥ و٢٠١٨، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عملها عمل إلى الايكاو؛

٩٦- تقرر أن الدول، عند تصميمها تدابير جديدة قائمة على آليات السوق وعند تنفيذها تدابير موجودة قائمة على آليات السوق للطيران المدني الدولي، ينبغي؛

(أ) أن تدخل في مشاورات ومفاوضات ثنائية و/أو متعددة الأطراف مع دول أخرى من أجل التوصل إلى اتفاق؛

(ب) أن تمنح إعفاءات لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق على الطرق الجوية من وإلى الدول النامية التي تقل حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولي عن عتبة ١٪ من الأطنان الكيلومترية الإيرادية لأنشطة الطيران المدني الدولي، إلى حين تنفيذ المخطط العالمي؛

Appendix

١٧- تطلب من المجلس استعراض الحد الأدنى، بما في ذلك عتبة الحد الأدنى للتدابير القائمة على آليات السوق المذكورة في الفقرة ١٦ ب) أعلاه، مع مراعاة الظروف الخاصة للدول والآثار المحتملة على صناعة الطيران الدولي والأسواق، ومع إيلاء الاعتبار للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، لمرورها على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في عام ٢٠١٦ للنظر فيها.

١٨- تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي، مع إيلاء الاعتبار للأعمال المدعول لها في الفقرة ١٩.

١٩- تطلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، أن:

أ) يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

ب) تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن وضع خطة عالمية لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

ج) تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة مراعاة الظروف والقدرات الخاصة المنصوص عليها في الفقرات من ٢٠ إلى ٢٤ أدناه، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

د) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المذكورة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) أعلاه، لكي تتخذ الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

٢٠- تقرر أن تراعى التدابير القائمة على آليات السوق والظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية، مع تجنب اختلال الأسواق؛

٢١- تقرر أيضاً أنه يمكن مراعاة الظروف والاحتياجات المعنية للدول النامية من خلال إعفاءات الحد الأدنى من التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمسارات معينة أو لأسواق معينة ذات مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي لاسيما تلك التي تخدم البلدان النامية أو تنفيذ هذه التدابير على مراحل؛

٢٢- تقرر أيضاً أن الأعباء الإدارية المرتبطة بتنفيذ التدابير القائمة على السوق المسندة إلى الدول أو مشغلي الطائرات الذين لديهم مستويات نشاط منخفضة جداً في مجال الطيران الدولي، لا ينبغي أن تتجاوز مكاسب مشاركتهم في التدابير القائمة على السوق، وأنه يتعين النظر في الإعفاءات من تطبيق التدابير القائمة على السوق لهذه الدول أو مشغلي الطائرات، في الوقت الذي تتم فيه المحافظة على السلامة البيئية للتدابير القائمة على السوق؛

٢٣- تقرر أيضاً تعديلات شروط التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمشغلي الطائرات يمكن أن تستند إلى النمو السريع والتحرك المبكر من أجل تحسين كفاءة استهلاك الوقود، والأحكام الخاصة بالأطراف الداخلة حديثاً؛

٢٤- تقرر كذلك أن يكون تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق متسقاً مع المبدأ التوجيهي (ن) الوارد في الملحق، ما دامت هذه التدابير مدرة للدخل.

٢٥- تسلّم بأن الخطط الطوعية للتعويض عن الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية لمقابلة الانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وتدعو الدول إلى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ إجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، لا سيما بواسطة استخدام الاعتمادات الناجمة عن الخطط المعترف بها دولياً مثل آلية التنمية النظيفة؛

٢٦- تطلب من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم التعويضات عن الكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، بما في ذلك عبر خطط العمل المقدمة من الدول إلى الإيكاو، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الإيكاو لحساب انبعاثات الكربون، التي ستساعد على تأمين الاتساق في تنفيذ برامج التعويض عن الكربون؛

٢٧ 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؛

٢٨ 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 لإزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

٢٩- تطلب من المجلس أن يُبلغ 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 لإزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الإيكاو؛

٣٠ 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؛

٣١ 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) توطيد إقامة المزيد من الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى والاستفادة منها في تلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها خطط عمل هذه الدول. وهذا ما من شأنه أن يحقق تخفيضاً في انبعاثات الطيران الدولي برنامج أصدقاء خطة عمل الإيكاو وتيسير الوصول إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، للبلدان النامية والابلاغ عن النتائج المحققة، فضلاً عن التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٨ وخلال الدورة الأربعين للجمعية العمومية؛

Appendix

ج) الشروع فوراً في العمل وعلى سبيل الأولوية من أجل إعداد عمليات وآليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات والإبلاغ عن النتائج المحققة، والترصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٥ وخلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛

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

٣٢ - 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 تقرير تقارير التقييم الرابع الذي صدر مؤخراً 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 تكفل أن تتضمن عمليات التقييم الدولي المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

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

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

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

و) أن تعجل بالجهود الرامية إلى تحقيق الفوائد البيئية عن طريق استخدام تكنولوجيات تزيد من كفاءة الملاحة الجوية، وأن تعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول، بمراعاة استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

ز) 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؛

ح) وضع نهج منسق من أجل إدارتها الإدارات الوطنية لكي يتسنى تطوير من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير مصادر طاقة نظيفة ومتجددة للطيران، بما في ذلك استخدام أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة 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 ط) 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 ب) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تقي بما يلي 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؛

١- تحقيق خفض صافي في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة؛

٢- احترام المجالات ذات الأهمية العالية بالنسبة للتنوع البيولوجي، والحفاظ على النظم البيئية واستفادة الناس منها وفقاً للقواعد المعمول بها على المستويين الدولي والوطني؛

٣- الإسهام في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

ي ك) 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؛

ل) العمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك ما يتعلق باستدامة أنواع وقود الطيران البديلة؛

تطلب من المجلس القيام بما يلي:

١٩ ٣٣-

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؛

Appendix

(د) أن يقدم الإرشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الإيكاو الإقليمية لمساعدة 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؛

(هـ) اعتماد معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات في أقرب وقت ممكن أن يعيد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون، ترمي إلى الانتهاء من التحليلات بحلول أواخر عام ٢٠١٥ على أن يعتمدها المجلس في عام ٢٠١٦؛

(و) أن يقوم بمزيد من العمل بشأن الآلية ذات الصلة لقياس كفاءة الوقود، بما في ذلك وقود طيران الأعمال الدولي، وتحديد تحديث أهداف تكنولوجية وتشغيلية، يتم تحديثها، على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

(ز) الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن تحسين إدارة الحركة الجوية والتدابير التشغيلية الأخرى 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؛

(ح) أن يركز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على تطوير إدارة الحركة الجوية بما يحقق أقصى منفعة بيئية ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران المدني؛

(ح) 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)؛

(ط) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ومواصلة العمل في إطار الإيكاو بشأن التوصل إلى أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة 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 للإيكاو المعني بأنواع وقود الطيران البديلة ؛

(ك) أن يواصل إعطاء يجمع معلومات حول التقدم المحرز بشأن أنواع وقود الطيران البديلة، بما في ذلك من خلال خطط عمل الدول، لإعطاء 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؛

(م) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول الى 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 ويرصد وينشر المعلومات ذات الصلة عن 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 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 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 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.