



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة

في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>يُعرض فيما يلي التعديل المقترح على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ المعنون "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" والذي تم تنقيحه على ضوء التطورات فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.</p> <p>وبعد اعتماده من جانب الجمعية العمومية، سيشكل هذا القرار المنقح ٣٩-٢، إلى جانب قرار الجمعية العمومية المنقح ٣٩-١ وقرار الجمعية العمومية المنقح ٣٩-٣، البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة.</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المنقح بشأن "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" الوارد في المرفق.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي الخاص بحماية البيئة.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في ورقة عمل الجمعية العمومية هذه رهنا بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10075 - القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٦/١٠/٢٠١٦) ورقة العمل A40-WP/55 - الطيران الدولي وتغير المناخ ورقة العمل A40-WP/54 - الاتجاهات البيئية العالمية في الإيكاو - الاتجاهات الحالية والمستقبلية المتعلقة بوضوء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها

١ - التعديلات على البيان الموحد الحالي

١-١ يعرض المرفق بورقة العمل هذه التتحيات المقترحة على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ، في ضوء التطورات منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢-١ تشمل التتحيات الرئيسية على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢ ما يلي:

- (أ) بشكل عام، لم يعد مصطلح وقود الطيران "البديل" يُستخدم، وسيتم إدخال التعديلات اللازمة؛
- (ب) فقرات الديباجة: تعكس التقدم المتعلق بعمل مجلس الإيكاو ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة له، مثل القاعدة القياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وحزم التحسينات في منظومة الطيران والتحليل الشامل لكفاءة الوقود. وقد أُضيف بند ينص على عقد ندوات عن المطارات الخضراء. وأدرج أيضا التقدم المحرز بشأن أنواع وقود الطيران، بما في ذلك نتائج المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/2). وأضيف أيضا أحدث المستجدات بشأن مبادرة خطط عمل الدول؛
- (ج) تحت فقرات المنطوق، تم نقل عدة فقرات من القرار ٣٩-٢ وتجميعها معا ضمن الموضوعات ذات الصلة (الفقرتان ٢٠ و ٢١ فيما يخص تكنولوجيا الطائرات، والفقرتان ٢٢ و ٢٣ فيما يخص التحسينات التشغيلية، والفقرتان ٢٤ و ٢٥ فيما يخص أنواع وقود الطيران المستدامة)؛
- (د) الفقرتان ٢٢ و ٢٣ بشأن موضوع التحسينات التشغيلية: أُضيفت الإشارة إلى أنشطة الإيكاو بشأن المطارات الخضراء ومجموعة أدوات المطارات المراعية للبيئة؛
- (هـ) الفقرتان ٢٤ و ٢٥ بشأن موضوع أنواع وقود الطيران المستدام: تعكسان عمل الإيكاو الجاري في مجال معايير استدامة وقود الطيران، علاوة على الأعمال الأخرى لمتابعة نتائج المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/2) بهدف تحديث رؤية الإيكاو ٢٠٥٠؛
- (و) الفقرة ٢٦ ضمن موضوع المرونة والتكيف مع تغير المناخ: تشير إلى وضع مواد إرشادية بشأن تقييم المخاطر الناشئة عن تغير المناخ؛

المرفق

القرار ٤٠/٣٩٤..: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

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

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

وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في **الـ أهداف 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؛

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

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

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

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

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

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

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمدهت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة

والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدته من جديد في دورتيها الثامنة والثلاثين والتاسعة والثلاثين في ٢٠١٣ و٢٠١٦، وكذلك العمل المضطلع به لاستكشاف هدف طموح عالمي طويل الأجل للطيران الدولي في ضوء هدفه في درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و١,٥ درجة مئوية لاتفاق باريس؛

وتسلم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا إلى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقا، وأنه ثمة حاجة إلى أهداف أكثر طموحا لرسم مسار مستدام للطيران؛

وتؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي يقتضي المشاركة والتعاون الفعليين من جانب الدول وقطاع الطيران، 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٪ سنويا 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؛

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

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

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

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 البديل المستدام والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

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

وإذ ترحب باعتماد معيار ترخيص انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرات من قبل المجلس في مارس ٢٠١٧؛

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

وإذ تسلم 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؛

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

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

وتشير إلى أن المؤتمر الأول بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (CAAF/1) 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 لخفض انبعاثات الطائرات؛

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

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 الإيكو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

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؛

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

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

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

وتشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضغط، 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 قراري الجمعية العمومية ٣٨-١٨ و ٣٩-٢، علماً بأنها ترد أيضاً في الملحق بهذا القرار؛

وتلاحظ أن المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٨-٣٨ و ٣٩-٢، 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 الإيكو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكو للمنافع البيئية وأداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بما قامت به طوعاً ١١٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٨٨٪ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الإيكو حسب الوضع السائد في يونيو ٢٠١٩؛

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؛

وتؤكد 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 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؛

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

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 ٤٠-٣٩ د-٤٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-٣٩ د-٤٠: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كروسيا) للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق"، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ المقررين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ للجمعية العمومية، وبشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- تطلب من المجلس:

أ) أن يكفل اضطلاع الإيكاو 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 للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة تتضمن حولا 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 مجددا 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 كيلومتري 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، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأنّ الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٧- **تسلّم** بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعتمدها الدول الأعضاء في الإيكاو 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 للطيران، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٨- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الأربعين الحادية والأربعين، الهدف المبين في الفقرة ٦ أعلاه على ضوء الدراسات حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

٩- **تطلب** من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، 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 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- **تشجّع** أيضاً الدول على أن تقدم طوعاً خطط عمل تبيّن السياسات والإجراءات، وعلى إبلاغ الإيكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١١- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عمل أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو في أقرب وقت ممكن ويحبذ أن يكون ذلك بنهاية يونيو ٢٠٢١ يونيو ٢٠٢١ مرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كماً بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن مجموعة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس القدرات والظروف الوطنية الخاصة، ومعلومات محددة كماً عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك المجموعة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٢- **تشجّع** الدول التي قدمت خطط عمل على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم 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 تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٨، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عمل إلى الإيكاو؛

١٤- **تطلب** إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس وتقدير ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

١٥- **تطلب** إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي وأن يبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن 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، فضلاً عن التوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠٢١ 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 إلى استمرار معالجة أوجه الريبة المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقارير التقييم وكفالة أن تتضمن عمليات التقييم المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة، إن وجدت، عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

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 مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ؛

- (ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقعية لتقييم آثار الطيران؛
- (ج) أن يواصل تقييم تكلفة ومنافع مختلف التدابير، بما فيها التدابير القائمة، بغرض معالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة، مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية؛
- (د) مساعدة الدول الأعضاء بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٢٠-١٨-تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

- (أ-ب) أن تتظر 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 بطول عام ٢٠٢٠؛

٢١-١٩-تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

- (أ-هـ) تحديث اعتماد معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات في أقرب وقت ممكن حسب الاقتضاء؛
- (ب-و) تحديث أهداف تكنولوجية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛

٢٢-١٨-تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

- (د) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ والعمل مع الإيكاو لإيصال المنافع البيئية إلى جميع الأقاليم والدول، مع مراعاة استراتيجية حزمة التحسينات في منظومة الطيران؛
- (ب-هـ) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛
- (ج) العمل معا من خلال الإيكاو لتبادل المعلومات ووضع إرشادات لأفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء؛

٢٣-١٩-تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

- (ز) 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؛
- (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)؛

ج) أن يواصل توفير المنتدى لتبادل المعلومات عن أفضل الممارسات بشأن المطارات الخضراء، حيث يجري تناول موضوعات مثل البناءات الذكية والطاقة المتجددة والتقل المرامي للبيئة والمرونة في مواجهة تغير المناخ والمشاركة المجتمعية وتقديم المعلومات عن الاستدامة واستهداف الملاحة والتنسيق فيما بين المطارات؛

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

٢٤-٨٠ تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

أ) وضع نهج منسق من أجل الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعبيل 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 البيئية عموما، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بما يلي أن تحقق خفصا 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 البيئية، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام؛ ومواصلة العمل معا من خلال الإيكاف 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؛

٢٥-٨١ 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 ووقود الطيران، من خلال ندوات إقليمية؛

ب) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للإيكاف والمعنى بأنواع وقود الطيران البديلة؛

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

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

هـ خ) 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؛

٢٦-٤٩ **تطلب** إلى المجلس أن: ح) يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيّف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ ووضع إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٢٧-٤٩ **تطلب** إلى المجلس أن: ف) يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً، ويحرص على تصدّر 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

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 -