



الجمعية العمومية — الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ١٦ من جدول الأعمال

تقدم المواد المرفقة المتعلقة بالبند ١٦ من جدول الأعمال لكي تنظر فيها اللجنة التنفيذية

البند ١٦ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسة العامة والتوحيد القياسي

١-١٦ نظرت اللجنة التنفيذية في اجتماعيها الخامس والسادس في موضوع حماية البيئة بناء على التقارير المرحلية التي قدمها المجلس عن أعمال المنظمة بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ (ورقتا العمل WP/55 و WP/58). واستناداً إلى هذه التقارير المرحلية، نظرت اللجنة التنفيذية في مقترحات المجلس الرامية لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" (ورقة العمل WP/58). بالإضافة إلى ذلك، كان هناك ٢١ ورقة مقدمة من الدول والمراقبين وهي: ورقات العمل ٨٠، التتقيح رقم ١ و ٨١ و ١٠٢ و ١٧٦ و ١٩٤ و ٢٦٦ و ٢٦٩ و ٢٧٣ و ٢٧٤ و ٢٧٧ و ٣٢٣ و ٣٥٤ و ٤١١ و ٤١٣ و ٥١٠ و ٥٢٥ و ٥٢٦ و ٥٣١ و ٥٦٠ و ٥٦١ و ٦٠٥.

٢-١٦ وقدم المجلس تقريراً (ورقة العمل WP/55) عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو بشأن سلة تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتعلقة بتكنولوجيا الطائرات وقواعدها القياسية، والتحسينات التشغيلية، ووقود الطيران المستدام، بالإضافة إلى آخر التحديثات المتعلقة بخطط العمل الحكومية وما يرتبط بها من مشاريع المساعدة الخاصة بالإيكاو في شراكات مع منظمات دولية أخرى.

٣-١٦ فعلى سبيل المثال، سلطت ورقة العمل WP/55 الضوء على اعتماد القاعدة القياسية الجديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطائرة باعتبارها الملحق السادس عشر الجديد - حماية البيئة، المجلد الثالث - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطائرات. كما لخصت النتائج الرئيسية المستخلصة من التحليل المتعلق بالفوائد المحتملة لخفض ثاني أكسيد الكربون انطلاقاً من تنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران - وحدتا الحزمتين ٠ و ١، ونتائج أول تحليل عالمي لكفاءة الطيران الأفقي. وأشارت أيضاً إلى عقد حلقات دراسية للإيكاو بشأن المطارات المراعية للبيئة لتبادل أفضل الممارسات في مجال الخدمات الأرضية، والتنقل بين الجانب الأرضي والجانب الجوي، والطاقة المتجددة، وإشراك المجتمع المحلي، والإبلاغ عن الاستدامة. وتم إبراز نتائج المؤتمر الثاني بشأن الطيران والوقود البديل، ولا سيما رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام فيما يتعلق بنسبة كبيرة من وقود الطيران التي سيتم استبدالها بوقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠، وكذلك عقد الإيكاو للحلقة الدراسية الأولى للتقييم في عام ٢٠١٩.

٤-١٦ وقدمت ورقة العمل WP/55 أيضاً تحديثاً لمبادرة خطة عمل الدول المتعلقة بالإيكاو. وقد واصلت الإيكاو العمل مع الدول الأعضاء لدعم تطوير وتحديث خطط عملها وحتى الآن، قدمت ١١٦ من الدول الأعضاء بشكل طوعي خطط عملها إلى الإيكاو. وفي هذا الصدد، أبرزت الورقة مختلف أنشطة بناء القدرات، بما في ذلك عقد سبع حلقات دراسية للإيكاو، وتحديث "الإرشادات المتعلقة بوضع خطط عمل الدول بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" (Doc 9988). كما أوردت الورقة مسألة النجاح في استكمال مشروع الإيكاو للمساعدة بالشراكة مع الاتحاد الأوروبي ومع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية.

٥-١٦ وأبلغت اللجنة بالتعاون المستمر الذي تقوم به الإيكاو مع منظمات دولية أخرى مشاركة في صنع السياسات المتعلقة بتغير المناخ، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وفي هذا الخصوص، أشارت اللجنة أيضاً إلى أن قمة الأمم المتحدة للعمل المناخي قد عقدت في ٢٣/٩/٢٠١٩، وهي تهدف إلى رفع المستوى العالمي للطموح وحفز العمل للتصدي لتغير المناخ، وأن الإيكاو قد حضرت القمة.

٦-١٦ وأقرت اللجنة بالتقدم المحرز في كل عنصر من عناصر سلة التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي منذ انعقاد الجمعية العمومية التاسعة والثلاثين، ووافقت على ضرورة دعم المنظمة في

تتسيق وتسهيل ورصد إجراءات خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي والإبلاغ عن التقدم المحرز بحلول الجمعية العمومية المقبلة.

٧-١٦ ووافقت اللجنة أيضا على أن الجمعية العمومية يمكنها تشجيع الإيكاو على مواصلة التعاون مع هيئات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، وتوفير معلومات حول الأنشطة الحالية والمستقبلية، بما في ذلك بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وضمان قيادة الإيكاو في جميع المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

٨-١٦ وفي ورقة العمل WP/58، قدم المجلس اقتراحاً لمراجعة قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، الذي تمت مراجعته في ضوء التطورات الواردة في ورقة العمل WP/55 بشأن الطيران الدولي وتغيير المناخ منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٩-١٦ وفي التتقيح رقم ١ لورقة العمل WP/80، قدمت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية وصفاً للعمل الذي اضطلعت به الدول الأعضاء فيها بشأن تحديث خطة عمل أمريكا الوسطى لخفض الانبعاثات الناتجة عن الطيران الدولي. وقدمت تقديراً للانبعاثات الناتجة عن المشغلين الجويين الحائزين على شهادة مشغل جوي صادرة عن إحدى دول المنطقة، وحددت إمكانات التطبيق لمجموعة من التدابير التي سيتم تنفيذها تدريجياً في المنطقة.

١٠-١٦ وفي ورقة العمل WP/102، أعربت فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني عن دعمها لسلة التدابير الخاصة بالإيكاو، معترفةً بأن استخدام وقود الطيران المستدام، مستكماً بظهور طائرات كهربائية بالكامل وطائرات كهربائية مختلطة، ينطوي على القدرة على الحد بشكل كبير من تأثير المناخ على الطيران. ورحبت الورقة أيضاً بالتقدم المحرز وحثت الجمعية العمومية على اتخاذ خطوات نحو تحديث رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لتشمل هدفاً طموحاً محدداً كميًا بحلول عام ٢٠٥٠. ووصفت الورقة التحديات الرئيسية المتعلقة بنشر وقود الطيران المستدام وحثت الإيكاو والدول الأعضاء فيها أن تنظر في اتخاذ إجراءات سياسية أقوى بغية تحفيز الاستثمارات والمساهمة في تطوير سوق لوقود الطيران المستدام يتسم بالقدرة التنافسية من حيث التكلفة. وأكدت الورقة على أهمية التصدي لتأثير الطيران الدولي على تغيير المناخ باعتماد منظور طموح طويل الأجل ودعت الإيكاو إلى الاتفاق على هدف طويل الأجل للطيران الدولي، بما يتوافق مع الهدف المتمثل بدرجة حرارة قدرها ١,٥ درجة مئوية نص عليه اتفاق باريس.

١١-١٦ وفي ورقة العمل WP/176، سلطت اللجنة الأفريقية للطيران المدني، بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها البالغ عددهم ٥٤، الضوء على أن ١٢ دولة أفريقية من الدول الأعضاء استفادت من مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، مما أظهر أهمية نجاح برامج المساعدة في تحقيق الهدف المتمثل في حماية البيئة. ومن خلال مشروع المساعدة بين الإيكاو - الاتحاد الأوروبي، قدمت هذه الدول الأفريقية الأعضاء الاثنتي عشرة إلى الإيكاو خطط عمل حكومية صلبة للتخفيف من ثاني أكسيد الكربون. وأشارت الورقة إلى أن الدول الأفريقية الأعضاء الأخرى لم تستفد بعد من برامج المساعدة هذه ولتنفيذ تدابير تخفيف مختارة، وشجعت الدول الأعضاء وأمانة الإيكاو على تمويل برامج مماثلة وإنشاء برنامج دائم لمساعدة الدول الأعضاء وبناء قدراتها في مجال حماية البيئة.

١٢-١٦ وفي ورقة العمل WP/411، أبرزت غواتيمالا والدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني التقدم المحرز في إعداد وتحديث خطط العمل الحكومية فضلاً عن تطوير التضامن بين هيئات الطيران المدني وأصحاب المصلحة الرئيسيين لدى قيامهم بالعمل معاً لخفض الانبعاثات. كما أشارت إلى أن دول المنطقة ستنفذ تدابير تخفيف مختلفة لتقليل استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات، وكذلك إلى دعمها للنتائج التي تمخض عنها المؤتمر الثاني للطيران وأنواع الوقود البديل

والحاجة إلى وصل مختلف روابط سلسلة الإنتاج لوقود الطيران المستدام، التي تتطلب اتخاذ إجراءات منسقة مناسبة بين القطاعين العام والخاص.

١٦-١٣ وفي ورقة العمل WP/266، قدمت كينيا عرضاً موجزاً عن تجربتها والتقدم الذي أحرزته في مجال جمع البيانات المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي ورصدها والإبلاغ عنها. وشكل هذا جزءاً من مجموعة من المبادرات التي اتخذتها كينيا لتحديث وتعزيز خطة العمل الطوعية لتخفيف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران. وسلطت كينيا الضوء على الإنجازات التي حققتها حتى الوقت الحاضر، والدور الرئيسي الذي يجب أن يستمر برنامج الإيكاو لبناء القدرات بالقيام به.

١٦-١٤ وفي ورقة العمل WP/269، أعربت المكسيك عن دعمها للتقدم المحرز خلال فترة الثلاث سنوات الماضية لكل عنصر من عناصر سلة تدابير الإيكاو. وأبرزت دعمها للحلقات الدراسية السنوية للتقييم التي تنظمها الإيكاو من أجل دعم التحديد الكمي لرؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ بشأن وقود الطيران المستدام، فضلاً عن عمل الإيكاو الرامي إلى تشجيع وتعزيز التكنولوجيات المبتكرة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مثل الطائرات الكهربائية والمختلطة، ما يُعد مكوناً حاسماً للأهمية لاستكشاف فرص خفض الانبعاثات على المدى الطويل الناجمة عن قطاع الطيران الدولي. وشجعت المكسيك الدول الأعضاء الأخرى على نشر جهودها للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران من خلال تطوير خطط عمل حكومية وتنقيحها، على أن تقدم الإيكاو المساعدة وبناء القدرات.

١٦-١٥ وفي ورقة العمل WP/323، سلطت الجمهورية الدومينيكية الضوء على الدور الذي تقوم به الإيكاو في مساعدة الدول في إطار نموذج تعاوني ناجح يمكن تكييفه مع الدول الأعضاء الأخرى، ولا سيما الدول النامية. وأشارت إلى أن مشروع بناء القدرات الخاص بالإيكاو والاتحاد الأوروبي، إلى جانب هيئات من بينها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومرفق البيئة العالمية، أظهر أهمية برامج المساعدة لتحقيق الأهداف والغايات العالمية لحماية البيئة بصورة ناجحة. وحثت الجمهورية الدومينيكية الدول الأعضاء وأمانة الإيكاو على إنشاء برنامج دائم لمساعدة الدول الأعضاء وبناء قدراتها في مجال حماية البيئة.

١٦-١٦ وفي ورقة العمل WP/413، رحبت الجمهورية الدومينيكية بمبادرة الإيكاو بشأن خطط العمل الحكومية، وتبادلت تجربتها بتقديم ثلاث إصدارات من خطة عملها إلى الإيكاو، مما يدل على الدور الريادي في مجال الإدارة البيئية وفي اعتماد مختلف تدابير التخفيف، كما يحدث في المطارات.

١٦-١٧ وفي ورقة العمل WP/194، قام كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لاتحاد صناعات الطيران والفضاء، بتنسيق من فريق عمل النقل الجوي، بالإعراب عن عزمهم على خفض الانبعاثات من خلال التكنولوجيا ووقود الطيران المستدام والتدابير التشغيلية والبنية التحتية الأفضل وأبرزوا الجهود التي تبذلها الصناعة في تجاوز هدفها بشأن العمل في مجال المناخ على المدى القصير. وأعرب عن آراء مفادها أنه ينبغي للمجلس أن يضع، بالتعاون مع الصناعة، هدفاً طويل الأجل للطيران المدني الدولي يتعلق بالمناخ لاعتماده في الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

١٦-١٨ وفي ورقة العمل WP/273، سلط المجلس الدولي لطيران الأعمال الضوء على أن طيران الأعمال أطلق مبادرات لتعزيز استخدام وقود الطيران المستدام، وأن سلسلة من العروض الإعلامية والتوضيحية إلى جانب نشر دليل المستخدم للمشغلين، سعت إلى تحسين فهم مضمون أنواع وقود الطيران المستدام للطيران والتوعية بشأنه وتشجيع زيادة إنتاج وقود الطيران المستدام واستخدامه من قبل مشغلي الطائرات التجارية.

- ١٩-١٦ وأقرت اللجنة إحدى عشر ورقة عمل قدمت لأغراض أخذ العلم. ولم تقدم إلى الاجتماع لكن ملخصاتها ترد أدناه:
- ٢٠-١٦ وفي ورقة العمل WP/81، قدمت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية وصفاً لعملها الرامي إلى تحسين البيئة من خلال إرساء مبادئ توجيهية تسمى "الورقة الخضراء".
- ٢١-١٦ وفي ورقة العمل WP/605، قدمت الصين والاتحاد الروسي البيان المشترك بشأن إنشاء آلية عالمية منصفة وفعالة تُعنى بالطيران الدولي وتغير المناخ.
- ٢٢-١٦ وفي ورقة العمل WP/274، عرضت الجمهورية الدومينيكية تخطيطها الاستراتيجي لتحقيق تقدم في التنمية المستدامة في قطاع الطيران الحكومي.
- ٢٣-١٦ وفي ورقة العمل WP/510، قدمت أندونيسيا موجزاً لأهمية التقدم المحرز في مجال حماية البيئة.
- ٢٤-١٦ وفي ورقة العمل WP/525، عرضت اليابان خططها التكميلية وجهودها الرامية إلى إنشاء تدابير بيئية للحؤول دون تغير المناخ، فضلاً عن المشاركة في نقاط مهمة في الترويج للسياسات ذات الصلة.
- ٢٥-١٦ وفي ورقة العمل WP/526، قدمت ألمانيا لمحة عامة حالية عن مفهوم إنتاج الوقود المستدام للطائرات النفاثة باستخدام الطاقة الكهربائية المتجددة الإضافية، أي ما يُعرف بتحويل الطاقة إلى سائل.
- ٢٦-١٦ وفي ورقة العمل WP/531، قدمت الولايات المتحدة معلومات عن التحسينات التاريخية التي أجرتها في كفاءة الطيران، وعن البحوث وعمليات التطوير المستمرة للتحسينات في مجال التكنولوجيا والعمليات ووقود الطيران المستدام من قبل حكومة الدولة وقطاع الطيران.
- ٢٧-١٦ وفي ورقة العمل WP/277، طالب التحالف الدولي للطيران المستدام بالحاجة الملحة لقيام جميع الدول والقطاعات بالمساهمة في تحقيق الأهداف التي حددها اتفاق باريس، والتي عززها التقرير الخاص الأخير للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ بشأن تأثيرات الاحترار العالمي الناجم عن ارتفاع درجة الحرارة بمقدار ١,٥ درجة مئوية، مع الإشارة إلى أن المنظمة البحرية الدولية وافقت مؤخراً على هدف مناخي طويل الأجل للقطاع البحري الدولي. كما وضع التحالف الدولي للطيران المستدام جدولاً زمنياً مُقترحاً للإيكاو للاتفاق على هدف طويل الأجل لقطاع الطيران الدولي، في موعد أقصاه انعقاد الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٢.
- ٢٨-١٦ وفي ورقة العمل WP/354، قدم المجلس الدولي للمطارات معلومات أساسية عن المطارات ووجهات نظر المجلس الدولي للمطارات بشأن حماية البيئة، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتكييف تغير المناخ، كما شدد على دعم المجلس الدولي للمطارات لعمل الإيكاو بشأن حماية البيئة من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وغيرها من الوسائل الأخرى.
- ٢٩-١٦ وفي التفتيح رقم ١ لورقة العمل WP/560، قدم التحالف الدولي للطيران المستدام معلومات أعدها انطلاقاً من القاعدة إلى القمة لعملية جرد عالمية لثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران للعام التقويمي ٢٠١٨.
- ٣٠-١٦ وفي ورقة العمل WP/561، عرض التحالف الدولي للطيران المستدام رؤيته بشأن مسار للطيران الدولي يتسم "بانعدام التأثير المناخي" حتى عام ٢٠٥٠.

٣١-١٦ أقرت اللجنة بالتقدم المحرز في إطار مبادرة الإيكاو لخطط العمل الوطنية، واتفقت على أنه ينبغي لأمانة الإيكاو أن تواصل تعزيز أنشطة الإيكاو في بناء القدرات والمساعدة في إعداد وتنفيذ خطط العمل الوطنية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، بما في ذلك تنظيم الحلقات الدراسية والتدريب وتوفير الإرشادات والأدوات وتسهيل الوصول إلى الموارد المالية والخبراء وإجراء دراسات جدوى إضافية، لا سيما في الدول النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٣٢-١٦ ووافقت اللجنة أيضا على أنه ينبغي تشجيع المزيد من الشراكات بين الدول لمساعدة تلك التي لم تقم بعد بإعداد خطط عمل وطنية أو تحسينها، بما في ذلك من خلال برنامج الأصدقاء لخطط العمل الوطنية التابع للإيكاو.

٣٣-١٦ ولاحظت اللجنة أيضا الاقتراحات المقدمة من بعض الدول الأعضاء بشأن توفير موارد إضافية من أجل وضع خطط عمل وطنية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، وإجراء دراسات جدوى وتنفيذ تدابير التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مثلا، من خلال وضع شراكات إضافية بين الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية.

٣٤-١٦ وفيما يتعلق بوقود الطيران المستدام، لاحظت اللجنة أنه لا يزال هناك العديد من التحديات تواجه مسألة نشر وقود الطائرات المستدام على نطاق تجاري. وفي هذا الصدد، وافقت على ضرورة أن تدعم الدول الأعضاء العمل بشأن رؤية الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، بما في ذلك تنظيم الإيكاو لحلقات دراسية تقييمية سنوياً. كما أبرزت اللجنة الحاجة إلى قيام الإيكاو بتوفير منتدى لتبادل المعلومات وتسهيل فهم أفضل لوقود الطيران الذي يحتوي نسبة أصغر من الكربون.

٣٥-١٦ وفيما يتعلق بالهدف العالمي الطموح طويل الأجل للطيران الدولي، لاحظت اللجنة أن ورقة العمل WP/55 المقدمة من مجلس الإيكاو تضمنت طلباً لمواصلة العمل على إمكانية تقديم هدف عالمي طموح طويل الأجل، على النحو المطلوب في الفقرة ٩ من القرار ٣٩-٢ خلال الدورة الحادية والأربعين للجمعية. كما لاحظت أيضا تقارب وجهات النظر بين الدول على أنه ينبغي إعطاء الأولوية للعمل على هدف طموح عالمي طويل الأجل بحلول الدورة الحادية والأربعين للجمعية الإيكاو، مع الاعتراف ببعض الاختلافات في وجهات النظر فيما يتعلق بالنهج الخاصة بكيفية وضع مثل هذا الهدف الطموح طويل الأجل. (نهج يتجه إما من أعلى إلى أسفل أو من أسفل إلى أعلى).

٣٦-١٦ واستذكرت اللجنة عقد الأمين العام للأمم المتحدة قمة المناخ للأمم المتحدة من أجل رفع الطموح لاتخاذ إجراءات بشأن المناخ من جانب جميع البلدان وجميع القطاعات، وأن الإيكاو قد شاركت في تسليط الضوء على أهمية التحالفات والشراكات لتسريع تنفيذ التكنولوجيات الخضراء والابتكارات التي من شأنها أن توصل النقل من الانبعاثات الناتجة عن الطيران على المدى الطويل. ودُكرت اللجنة بأن معرض الإيكاو للابتكار الذي أقيم في مونتريال في الفترة من ٢٢ إلى ٢٣/٩/٢٠١٩ قد عرض التكنولوجيات المبتكرة المستمدة من البيئة وحلول الطاقة المتجددة، والتي تعد مكونات مهمة لاستكشاف فرص خفض الانبعاثات على المدى الطويل لقطاع الطيران الدولي.

٣٧-١٦ وتم الإعراب عن وجهات نظر أخرى حول الحاجة إلى تقديم رسالة واضحة في الفقرة ٩ من القرار ٣٩-٢ للتأكيد على الضرورة الملحة لاعتماد هدف طموح عالمي طويل الأجل، في ضوء الدعوة إلى المزيد من الطموح والإجراءات العاجلة، الناشئة عن قمة المناخ للأمم المتحدة وإضرابات الشباب الأخيرة بشأن المناخ، بما في ذلك تلك التي نُظمت في مونتريال في ٢٧/٩/٢٠١٩. ورأت بعض الدول أنه إذا تم إدخال تغييرات على القرار ٣٩-٢، فإنه سيلزم النظر أيضا في إجراء تعديلات على فقرات أخرى، وليس فقط على الفقرة ٩.

٣٨-١٦ وخلصت اللجنة إلى أنه على الرغم من موافقتها على عدم إجراء أي تغيير آخر على القرار المحدث ٣٩-٢ على النحو الذي اقترحه المجلس في مرفق ورقة العمل WP/58، إلا أنه ينبغي توفير الوضوح بشأن أهمية أن يعمل المجلس على اقتراحات ملموسة بشأن الهدف العالمي الطموح طويل الأجل على النحو التالي:

يجب على المجلس، بدعم فني من قبل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وبالتشاور مع الدول والصناعة وغيرها من الجهات المعنية، إعطاء الأولوية للعمل بشأن إمكانية وضع هدف عالمي طموح طويل الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي، وتقديم الخيارات الحالية ليتم النظر فيها خلال الدورة الحادية والأربعين لجمعية الإيكاو. وعند القيام بذلك، ينبغي للمجلس أيضا إعداد خارطة طريق لتنفيذ خيارات تحقيق هدف عالمي طموح طويل الأجل، استنادا إلى المبادرات القائمة والمُقررة، بما في ذلك التكنولوجيات المبتكرة والشراكات بين الدول والصناعة، مع توفير الدعم اللازم للدول التي هي في حاجة إلى ذلك في إطار مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، لا سيما فيما يتعلق ببناء القدرات والمساعدة اللازمة.

٣٩-١٦ وبالنظر في القرار المحدث ٣٩-٢، أعربت أغلبية واضحة من الدول عن تأييدها لمشروع نص القرار المقترح في مرفق ورقة العمل WP/58 دون أي تغيير آخر، في حين لاحظت اللجنة الشواغل التي أعربت عنها بضع دول بما في ذلك تلك الواردة في ورقة العمل WP/605. وبعد البيانات الشفوية التي أدلت بها بعض الدول الأعضاء، قدمت ثلاث دول أعضاء مدخلات خطية إلى الاجتماع وتم نشرها على موقع الإيكاو الإلكتروني.

٤٠-١٦ ووافقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ١/١٦: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

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

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

وتقر بأن عمل المنظمة بشأن البيئة يسهم في ١٤ هدفا من ١٧ هدفا 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 تقييما شاملا 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 جيدا، فقد كشف أن آثار بعضها الآخر غير مفهومة، وحدد عددا 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 خطرا 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) الى 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 سيخفّض بقدر كبير مخاطر تغير المناخ وآثاره؛

وإذ تعترف بالأهداف الطموحة العالمية لقطاع الطيران الدولي المتمثلة في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا والحفاظ على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوى، حسبما اعتمدهت الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها السابعة والثلاثين في ٢٠١٠ وأكدهت 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 هدفه في درجة الحرارة البالغة درجتين مئويتين و ١,٥ 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، وبأنه 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، ومواصلة 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؛

وتذكّر 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 يستيق نتائج المفاوضات في اطار 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 سلّة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية ووقود الطيران المستدام والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

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

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

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

الطائرات.

وإذ تسلّم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية 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 استُكمل بالنسبة للحزمة صفر

والحزمة 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 المستدامة، 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 للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران

البديل تم من خلاله تسجيل تقدم، بما في ذلك ستة أساليب لترخيص أنواع وقود الطيران البديل حتى تاريخه، ومطارات أخرى

تقوم بتوزيع 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 الإيكاو لعام ٢٠٥٠ لوقود الطيران المستدام، كمسار ملهم وحي لنسبة كبيرة من

أنواع وقود الطيران لكي يحل محلها وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٥٠؛

وتقرّ بأن الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود المستدام للطيران المطابق سهل الإحلال تم إثباتها ومن المطلوب

استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقي طويل الأجل؛

وتسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والتقدم

المحرز في التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وتقرّ 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)؛

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"؛

وتشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يطلع، 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 أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٩-٢، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات والمساعدة الفنية والمالية الأخرى، تمشياً مع مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم ندوات إقليمية، ووضع وتحديث وثيقة الإيكاو Doc 9988 "إرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون" والبرنامج التفاعلي على الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود وأداة الإيكاو للمنافع البيئية وأداة منحى تكلفة التخفيض الهامشي؛

وترحب بما قامت به طوعاً ١١٤ دولة عضواً، أي ما يعادل أكثر من ٩٣ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط العمل عملها إلى الإيكاو 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 إلى 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، فضلاً 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 مناخياً وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو، لدعم تقييم الانبعاثات الناجمة عن الركاب المسافرين جواً وترحب بتوسيع نطاقها لإضافة انبعاثات نقل البضائع جواً:

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ٤٠-١ "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤٠-٣: "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ للجمعية العمومية، ويشكل 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 للحدّ من أثر انبعاثات محرّكات 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 محرّكات الطائرات، دون أن يكون لتلك الخيارات أثر سلبي على نمو النقل الجوي، ولا سيما في الاقتصادات النامية؛

٤- **تقرر** أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال 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 فرادى، 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 فرادى، 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 وتعتزم اتخاذها 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 المستدامة للطيران، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٨- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها 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 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 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 ومرة كل ثلاث سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للإيكاو أن تواصل جمع المعلومات المحددة كميًا 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 كميًا 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 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 ٢٠٢١، 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، تحث 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 ٢٠٢١ وخلال الدورة 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- **تطلب** إلى الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تنتظر 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) أن تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بطول عام ٢٠٢٠؛

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

(أ) تحديث معيار ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات حسب الاقتضاء؛

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

٢٢- **تطلب** إلى 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- **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؛

(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 بشأن تنفيذ الممارسات المستدامة بيئيا في المطارات، بما في ذلك نشر مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة؛

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

(أ) وضع نهج منسق من أجل الإدارات الوطنية من أجل إجراءات سياسة واستثمار للتعجيل 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 وقود 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 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؛

٥) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران ، والبناء على التهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام؛ ومواصلة العمل معا من خلال الإيكاو لوضع معايير الاستدامة لأنواع وقود الطيران المستدامة ضمن العمل الذي يُضطلع به لتنفيذ خطة كورسيا؛

٢٥- **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:

أ) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعّالة 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 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 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 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- **تطلب** إلى المجلس أن يحدد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية وأن يحدد تدابير التكيف لمعالجة الآثار المحتملة لتغير المناخ ووضع إرشادات بشأن إجراء تقييم لمخاطر تغير المناخ لأغراض الطيران الدولي، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛

٢٧- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، ويحرص على تصدُر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، بما في ذلك أداة احتساب الكربون الخاصة بالإيكاو التي تتضمن أيضا انبعاثات طائرات نقل البضائع، والمضي قدما 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 تقرر 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 عبئاً اقتصادياً 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 استناداً 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.