



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

وضع إطار عمل عالمي لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون

المتأتي من الطيران المدني

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا)، بالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والإياتا، والاتحاد العالمي للطيران الخاص (IBAC) ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، المشار إليهم فيما بعد بـ "صناعة الطيران")

الموجز التنفيذي

تؤكد صناعة الطيران على الحاجة الملحة للدول المتعاقدة في الإيكاو إلى الاتفاق على إطار عمل عالمي، اعتماداً على المبادئ التي وضعتها الإيكاو، باعتباره الوسيلة الأكثر ملاءمة لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي ولتجنب تدابير سياسة متضاربة ومن جانب واحد تؤدي إلى عدم الكفاءة. واقترح كل من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والإياتا، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، الذين يمثلون جميع جوانب صناعة الطيران، مجموعة طموحة من الأهداف الجماعية وما يرتبط بها من مبادئ لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران. وبالإضافة إلى ذلك، يلتزم الاتحاد العالمي للطيران الخاص (IBAC)، الذي يمثل صناعة الطيران الخاص، واللجان التشغيلية بالمساهمة في الأهداف العامة للطيران وقد وضعوا برنامجاً قوياً للدعم. وتشمل الأهداف الجماعية تحسين كفاءة الوقود ببلغ في المتوسط ١.٥ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٢٠، وتوفير النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ والسير نحو خفض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الصافية إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بعام ٢٠٠٥. وستساعد الأهداف والمبادئ على ضمان استمرار النمو المستدام للطيران لدعم الاقتصاد العالمي، مع الأخذ في الحسبان الاحتياجات المحددة للبلدان النامية ولكن من دون تشويه المنافسة. وسيتطلب التوصل إلى هذه الأهداف الطموحة نهجاً متعدد الأوجه مع التزام قوي ومشاركة فعالة من قِبل كافة أصحاب المصلحة في مجال الطيران، بما في ذلك الحكومات.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية للموافقة على إطار عمل عالمي لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران يركز على أهداف طموحة لكنها واقعية وعلى مجموعة من المبادئ العادلة والمتوازنة. وترد الإجراءات المحددة في الفقرات ٢,٥ - ٤,٥ من ورقة العمل هذه.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي C، حماية البيئة - تقليل إلى أدنى حد التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة.
الأثار المالية	لا ينطبق
المراجع:	لا ينطبق

١- المقدمة

١-١ تؤكد صناعة الطيران على الحاجة الملحة للدول المتعاقدة في الإيكاو إلى الاتفاق على إطار عمل عالمي تحت إشراف الإيكاو باعتباره الوسيلة الأكثر ملاءمة لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران الدولي ولتجنب تدابير سياسة متضاربة ومن جانب واحد.

٢-١ يُعتبر الطيران المحرك الرئيسي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. فمع نقل ٢.٢ مليار راكب سنوياً، ودعم ٣٢ مليون وظيفة، يشكل الطيران ٨ في المائة (٣.٢ تريليون دولار أمريكي) من إجمالي الناتج المحلي العالمي، وهو المحرك الحاسم للسياحة والتجارة. وتساهم صناعة الطيران بحوالي ٢٪ من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون العالمية التي هي من صنع الإنسان، وتصر على أن تكون جزءاً من الحل، وتقوم باتخاذ إجراءات. ولكن لا يجب تحميل صناعة الطيران مسؤولية أكثر من نصيبها العادل. ويعتبر الاتجاه نحو اعتماد تدابير سياسية وطنية/ إقليمية أنية ومتجزئة بصورة متزايدة لضبط الأمور المالية العامة مصدر قلق لصناعة الطيران. ويشمل ذلك ضرائب بيئية مفترضة وخطط لوضع أنظمة مناقصات أكثر صرامة للحصول على تصاريح الانبعاثات. ولا يساعد ذلك هدفنا المشترك المتمثل في الحفاظ على صناعة طيران منظمة وملتزمة بالكفاءة وقابلة للحياة مالياً، وسوف يؤثر سلباً على الاقتصاد العالمي ككل.

٣-١ يُعتبر الطيران النشاط العالمي الأولي، إذ يوفر شبكة مترابطة من الخدمات الجوية التي تشمل العالم بأسره، وتتمتع بقدرة تنافسية عالية. ومع الأخذ في عين الاعتبار الطابع العالمي لقطاع الطيران، والحاجة إلى تجنب المنافسة العشوائية في الأسواق المباشرة وغير المباشرة، هناك حاجة ملحة إلى قيام كافة الدول بعمل تعاوني متعدد الأطراف يشمل جميع أصحاب المصلحة في مجال النقل الجوي.

٤-١ اقترح كل من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والإيكاو، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، الذين يمثلون جميع جوانب صناعة الطيران، مجموعة طموحة من الأهداف الجماعية وما يرتبط بها من مبادئ لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران. وتشمل الأهداف الجماعية تحسين كفاءة الوقود ببلغ في المتوسط ١.٥ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٢٠، وتحقيق النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ والسير نحو خفض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الصافية إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بعام ٢٠٠٥. وستساعد الأهداف والمبادئ على ضمان استمرار النمو المستدام للطيران لدعم الاقتصاد العالمي، مع الأخذ في الحسبان الاحتياجات المحددة للبلدان النامية ولكن من دون تشويه المنافسة. وسيطلب التوصل إلى هذه الأهداف الطموحة نهجاً متعدد الأوجه مع التزام قوي ومشاركة فعالة من قِبل كافة أصحاب المصلحة في مجال الطيران، بما في ذلك الحكومات.

٢- خريطة الطريق ٢٠١٠ - ٢٠٢٠: أساس ضروري لكفاءة الوقود

١-٢ لدى صناعة الطيران سجل قوي لتحسين البيئة، والذي حققته من خلال الاستثمار المستمر في التكنولوجيا والعمليات والبنية التحتية. ونتيجة لهذه الاستثمارات الضخمة، وفرت صناعة الطيران، في السنوات العشرين منذ عام ١٩٩٠، مجموعاً تراكمياً بلغ ٣.٣ مليار طن من غاز ثاني أكسيد الكربون.

٢-٢ بيد أن صناعة الطيران تدرك أنه ليس هنالك مجال للتهاون. ومن أجل الاستمرار في معالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران في المستقبل القريب، أوصت صناعة الطيران باعتماد هدف طموح ولكن واقعي لتحسين كفاءة الوقود بنسبة ١.٥ في المائة في المتوسط سنوياً بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠٢٠. وسيطلب تحقيق هذا الهدف، وهو تحسُّن عام يبلغ ١٧ في المائة تقريباً ضمن هذا الإطار الزمني، استثمارات ضخمة تقوم بها صناعة الطيران، بما في ذلك شراء ما يقرب من ١٢٠٠٠ طائرة جديدة لكي تدخل إلى الأسطول بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠٢٠ بتكلفة تقديرية لهذه الصناعة تبلغ ١.٣ تريليون دولار أمريكي، بالإضافة إلى تحسينات كبيرة في عوامل الحمولة والاستمرار في التحسينات التشغيلية وتحسين البنية التحتية.

٣-٢ تدرك صناعة الطيران أن الاجتماع رفيع المستوى للإيكاو الذي عُقد عام ٢٠٠٩ أوصى بتحسين كفاءة الوقود بمتوسط يبلغ ٢ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٢٠. ونلاحظ أن تحسين كفاءة الوقود بأكثر من ١.٥ في المائة في المتوسط سنوياً بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠٢٠ سوف يتطلب من الحكومات القيام باستثمارات لازمة إضافية على وجه السرعة

٢ استمدت الأرقام والتقييمات المذكورة في هذا القسم من نموذج الكربون من الطيران التابع للإيكاو (٢٠١٠) وقدمت إلى (DGCI) التابعة للإيكاو.

للتعجيل في تحديث البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية، ووضع الأطر القانونية والمالية المناسبة لتعزيز وتسريع اندماج تكنولوجيات مبتكرة لتوفير الانبعاثات في الأسطول.

٤-٢ وبالمثل، هنالك حاجة ملحة لوضع سياسات تدعم وتسهّل وضع واستخدام أنواع من الوقود البديل والمستدام وتساعد على ضمان أن مثل هذا الوقود سيكون قابلاً للنمو ومناحاً من الناحية التجارية لاستخدامه في مجال الطيران، بما في ذلك وضع معايير استدامة للوقود الحيوي تكون مناسبة ومتناسقة على الصعيد العالمي. وقد لعبت صناعة الطيران دوراً رائداً في تطوير واختبار وترويج تلك الأنواع من الوقود. بيد أن تحقيق مستوى معقول من الانتشار العالمي وعلى المستوى التجاري يتطلب سياسات تنظيمية داعمة والمزيد من الاستثمارات من قبل الحكومات.

٣- تنفيذ هدف صناعة الطيران الجماعي من أجل تحقيق النمو الخالي من الكربون من عام ٢٠٢٠ وما بعده

١-٣ اعتباراً من عام ٢٠٢٠، تقترح صناعة الطيران تحديد سقف عالمي بشأن انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الصافية، وذلك كجزء من إطار عمل عالمي لهذا القطاع، وهو هدف يشار إليه عادة بالنمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وتحت صناعة الطيران الدول المتعاقدة في الإيكاو على اعتماد هذا الهدف كجزء من إطار العمل العالمي.

٢-٣ حتى لو جرى الاعتماد على القواعد الأساسية لتحسينات كفاءة الوقود حتى عام ٢٠٢٠، فإن تحقيق النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ سيتطلب استثماراً إضافياً كبيراً ومستمرّاً من قبل مشغلي الطائرات وغيرهم من أصحاب المصلحة في سلسلة التوريد. وتُظهر تحليلات صناعة الطيران أن تجديد الأسطول سيسهم إسهاماً حاسماً نحو تحقيق هذا الهدف، ولكن يجب أن تلعب أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران دوراً أكبر مع مرور الزمن. وسيكون الدعم الحكومي لتسهيل وصول الطيران لتلك الأنواع من الوقود حاسماً، بما في ذلك الاستثمار العام في البنية التحتية ذات الصلة.

٣-٣ حتى مع احتمال خفض الانبعاثات بفضل هذه التدابير، تشير التحليلات إلى أن صناعة الطيران ستحتاج أيضاً إلى الاستثمار في أدوات سوق الكربون لتحقيق النمو الخالي من الكربون اعتباراً من هدف عام ٢٠٢٠. ويمكن أن تلعب برامج تعويض الكربون الخاصة بصناعة الطيران دوراً هاماً في هذا السياق، ويجب أخذ تعويض الكربون بالحسبان والاعتراف به على أنه تدبير شرعي لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران.

٤-٣ لتسهيل تنفيذ النمو الخالي من الكربون اعتباراً من هدف عام ٢٠٢٠ بطريقة قوية وفي الوقت المناسب، وضعت صناعة الطيران عدداً من العناصر:

- **متطلبات الرصد والإبلاغ** - يجب حساب انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من كافة أنشطة الطيران التجاري بشكل مركزي وشفاف وعلى مستوى عالمي مع تجنب ازدواجية الحساب. ولدى وضع حجر الأساس لآليات رصد الانبعاثات والإبلاغ عنها على مستوى الصناعة بشكل مصداقي وشامل، ستبدأ شركات الطيران الأعضاء في الإيكاو بإبلاغ البيانات الرئيسية إلى الإيكاو، بما في ذلك حركة المرور، والوقود، والوقود البديل وبيانات تعويض الكربون، اعتباراً من عام ٢٠١٠. وبهذا الالتزام، تتجاوز الإيكاو نظام الإبلاغ الحالي الطوعي لشركات الطيران الذي يُعمل به حالياً لتصل إلى نظام شامل لجميع الأعضاء. ويُشجع الأطراف غير الأعضاء في الإيكاو على المشاركة في نفس النظام على أساس طوعي. ويقوم الاتحاد العالمي للطيران الخاص (IBAC) والجمعيات الأعضاء فيه بتطوير مفاهيم للإبلاغ عن البيانات من قبل مشغلي طائرات رجال الأعمال.
- **الهدف الجماعي، مع مسؤوليات فردية** - وافقت صناعة الطيران على أن مسؤولية تحقيق هدف صناعة الطيران الجماعي المقترح لتحقيق النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ينبغي أن يتم توزيعها على نحو عادل ومنصف بين المشغلين الفرديين مع الأخذ في الاعتبار أداء كفاءة الوقود لكل مشغل، ودون أن يتحمل مشغل المسؤولية عن انبعاثات مشغل آخر. وعن طريق تحمل المسؤوليات الفردية، يجب أن يكون لكل مشغل خيار تحديد الإجراءات الواجب استخدامها لخفض و/

أو تخفيف انبعاثاته من غاز ثاني أكسيد الكربون لتحقيق هدفه، بما في ذلك تجديد الأسطول، والتجديدات، والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديلة المستدامة، فضلاً عن أدوات سوق الكربون.

٤ - المبادئ الحاسمة لإطار العمل

١-٤ في حين أن أهداف الحد من الانبعاثات هي من غير شك أساسية لإطار العمل العالمي لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران، يجب أن يشمل إطار العمل أيضاً المبادئ الأساسية للتنفيذ. وتقتصر صناعة الطيران المبادئ الداعمة التالية:

- **المحاسبة عن انبعاثات الطيران** - يجب معالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران من خلال إطار عمل عالمي ويجب أن يتم حسابها في جرد عالمي للانبعاثات، وليس على المستوى الإقليمي أو الوطني. ومن الضروري أن يتم احتساب الانبعاثات الناجمة عن الطيران مرة واحدة فقط.
- **التغطية الجغرافية** - نظراً للطبيعة العالمية والمترابطة للنقل الجوي، ينبغي أن ينطبق إطار العمل بالتساوي على كل من انبعاثات الطيران الداخلي والدولي، دون تمييز.
- **ترابط التدابير** - يجب أن يدرس المنظمون، لدى وضع إجراءات لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران، ويوازنوا بعناية الآثار الشاملة المحتملة لمثل هذه الإجراءات. ولكن مهما كان النهج، يجب ألا تقوم التدابير المتخذة بالتقليل من السلامة وينبغي أن تكون ممكنة من الناحية التكنولوجية ومعقولة اقتصادياً ومفيدة بيئياً. وتعتقد صناعة الطيران أن الإيكافو مؤهلة على نحو فريد لتوفير الإرشاد والخبرة التقنية لوضع تدابير التخفيف من غاز ثاني أكسيد الكربون وضمان ألا تؤثر سلباً على السلامة أو غيرها من مجالات بيئة الطيران الحساسة مثل الضوضاء ونوعية الهواء المحلي.
- **تدابير اقتصادية فعالة التكلفة** - يجب أن تكون التدابير الاقتصادية الهادفة لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران فعالة التكلفة وغير تمييزية.
- **استخدام الإيرادات** - يجب أن تكون أية إيرادات محتملة من تدابير الاقتصاديات بموجب إطار عمل عالمي لمعالجة انبعاثات الطيران مخصصة بشكل واضح لأغراض الطيران والبيئة. وينبغي إعطاء هذه الإيرادات الأولوية لإعادة الاستثمار في تدابير إضافية لتحسين صورة الطيران بخصوص الانبعاثات بصورة أكبر، على سبيل المثال من خلال دعم تطوير ونشر المزيد من الطائرات والمحركات ذات الكفاءة في استهلاك الوقود، والبنية التحتية، وبدائل الوقود المستدامة ومنخفضة الكربون والاستثمار في تكنولوجيات الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الملاحة الجوية (CNSATM).
- **استخدام أدوات سوق الكربون** - لكي يكون إطار العمل العالمي للطيران فعالاً، يجب أن يكون له بنية مفتوحة، أي يجب أن يتمتع الطيران بوصول غير مقيد لأدوات سوق الكربون للوفاء بالتزاماته، على قدم المساواة مع القطاعات الأخرى.
- **إطار العمل العالمي** - بصفتها هيئة الأمم المتحدة المعنية بالطيران الدولي، ينبغي أن تلعب الإيكافو دوراً رقابياً مركزياً في إطار العمل العالمي وأن تضع مبادئ إطار العمل.
- **مراعاة الحاجات المختلفة** - اعترفت الإيكافو منذ تأسيسها بالاحتياجات المحددة للدول المتعاقدة التي تجد صعوبة في الامتثال للمعايير أو الممارسات الموصى بها وراعتها، على سبيل المثال من خلال الدعم التقني والمالي أو من خلال جداول زمنية متفاوتة لتنفيذ التدابير. وصناعة الطيران على استعداد

لاستكشاف السبل لمراعاة الدول المتعاقدة ذات الاحتياجات الخاصة، وتضع في اعتبارها ضرورة إيجاد حلول عالمية عادلة وفعالة للتكلفة تجنب التنافس العشوائي.

٢-٤ بالإضافة إلى المبادئ العامة المذكورة في الفقرة السابقة، تقترح صناعة الطيران أنه لدى استخدامها، يجب أن تقوم التدابير القائمة على آليات السوق بما يلي:

- دعم النمو المستدام لقطاع الطيران؛
- ضمان أن يتم التعامل مع قطاع الطيران بصورة عادلة بالنسبة إلى القطاعات الأخرى والاعتراف بالاستثمارات التي تم القيام بها بالفعل لتحسين الكفاءة؛
- أن تكون فعالة التكلفة في خفض من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛
- أن تكون شفافة وبسيطة بأكبر قدر ممكن؛
- أن تكون جزءاً من مجموعة من التدابير التي تشمل التكنولوجيا، والتدابير التشغيلية وتدابير البنية الأساسية، الهادفة إلى تحقيق الأهداف التي تدعمها صناعة الطيران؛
- أن تتجنب الازدواجية، إذ يجب احتساب انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران مرة واحدة فقط؛
- أن تتجنب تشوهات السوق، سواء في الأسواق المباشرة أو غير المباشرة؛
- أن تحترم عدم التمييز بين المشغلين، وأن تعترف بالحاجات والقدرات المختلفة للدول؛
- أن تشمل الوصول الكامل والمفتوح لأسواق الكربون، حسب الاقتضاء؛
- أن تطبقها الدول لمشغلي طائرات الدول المتعاقدة الأخرى فقط على أساس الاتفاق المشترك بين تلك الدول.

٥- الاستنتاجات

١-٥ تصمّم صناعة الطيران على معالجة انبعاثاتها من غاز ثاني أكسيد الكربون وتقف متوحدة وراء أهدافها الجماعية المقترحة وما يرتبط بها من مبادئ. ويعتبر قرار صناعة الطيران المبين في التذييل ألف، الذي اعتمد في ٣١ آب/أغسطس ٢٠١٠، أحدث دليل على التزام صناعة الطيران. ولدى الدول المتعاقدة في الإيكاو فرصة فريدة للاستفادة من عزم كافة الدول المشاركة في هذا القطاع.

٢-٥ لذلك تطلب صناعة الطيران من الحكومات أن تتصرف بشكل حاسم، وتحث الجمعية العمومية على الاتفاق على إطار عمل عالمي لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الطيران، مرتكز على أهداف واقعية لكنها طموحة وعلى مجموعة من المبادئ العادلة والمتوازنة.

٣-٥ وعلى وجه الخصوص، تحث صناعة الطيران الجمعية العمومية على اعتماد الأهداف الجماعية التالية، كجزء من إطار العمل العالمي هذا:

- تحسين كفاءة الوقود بنسبة ١.٥ في المائة في المتوسط سنوياً في الفترة بين الآن و عام ٢٠٢٠؛
- النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠،
- تخفيض صافي انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون يبلغ ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠، بالمقارنة مع مستويات عام ٢٠٠٥.

وسيتطلب تحقيق هذه الأهداف الطموحة نهجاً متعدد الأوجه مع التزامات قوية ومشاركة فعالة من قِبَل كافة أصحاب المصلحة في مجال الطيران، بما في ذلك الحكومات.

٤-٥ وبالإضافة إلى ذلك، تحت صناعة الطيران الجمعية العمومية على اعتماد المبادئ العامة المذكورة في الفقرة ١.٤ أعلاه، كجزء من إطار العمل العالمي هذا، فضلاً عن المبادئ المرتبطة بالاستخدام المحتمل للتدابير القائمة على السوق المنصوص عليها في الفقرة ٢.٤ أعلاه.

التذييل ألف

قرار صناعة الطيران

بشأن النمو الخالي من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ ومنهج إطار العمل العالمي لإدارة انبعاثات الطيران

مقدمة

تأخذ صناعة الطيران المدني، ممثلة بكل من المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والإيآتا، والاتحاد العالمي للطيران الخاص (IBAC) ومجلس التنسيق الدولي لرابطات الصناعات الفضائية (ICCAIA)، ("الصناعة")، مسؤولياتها البيئية على محمل الجد، ولديها سجل غير مسبوق لتحسين أدائها البيئي على مر الزمن. وتلتزم بتحسين كفاءة الوقود بمعدل سنوي قدره ١.٥ في المائة من الآن وحتى عام ٢٠٢٠، ووقف نمو صافي انبعاثاتها من غاز ثاني أكسيد الكربون اعتباراً من ٢٠٢٠ (نمو خال من الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠) وإلى خفض صافي انبعاثاتها إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥، رهناً بقيام الحكومات بتحفيز البحوث في مجال التكنولوجيا وتطوير هياكل الطائرات والمحركات والتنمية التجارية لبدائل الوقود المنخفضة الكربون مع توفير مطارات وبنى تحتية حديثة للمجال الجوي.

ينبغي أن تكون استجابات السياسات العامة فعالة التكلفة ومنصفة ومنسقة على الصعيد العالمي من خلال الإيكاو، وأن توفر حرية الوصول إلى أسواق الكربون. وينبغي أن تدرك الحكومات أن قدرة صناعة الطيران على الاستثمار في شراء طائرات جديدة، والتي تُعتبر في الوقت الراهن الأداة الأكثر فعالية لخفض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، مهددة بسبب الأعباء التنظيمية المتزايدة والمكلفة، بما في ذلك الضرائب والرسوم والتدابير الاقتصادية.

يوفر التعاون بين صناعة الطيران والإيكاو أساساً متيناً لتنفيذ إطار عمل عالمي يركز على أهداف الصناعة وعلى إستراتيجية مؤلفة من أربع دعائم.

القرار

إن صناعة الطيران المدني:

- ١- تؤيد بشدة الجهود المتواصلة التي تبذلها الحكومات لوضع إطار عمل عالمي وشامل لإدارة انبعاثات الكربون تحت رعاية الإيكاو بدلاً من أجزاء مجزئة من خطط وطنية و/ أو إقليمية وحيدة الطرف.
- ٢- توافق على أن مثل إطار العمل هذا يعطي الاعتبار الواجب للاحتياجات الخاصة للبلدان النامية ولنضج أسواق الطيران، في حين يضمن فرص متكافئة بين المشغلين.
- ٣- تشجع الإيكاو والحكومات للحصول على تأييد لإطار عمل عالمي (أو منهج مقبول عالمياً)، أثناء الجمعية العامة للإيكاو السابعة والثلاثين التي تُعقد كل ثلاث سنوات، من أجل تحديد وخفض انبعاثات الطيران بما يتماشى مع مقترحات الصناعة.