



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

الطيران الدولي وتغير المناخ - اقتراح نص قرار يقدم للجمعية العمومية

(ورقة مقدمة من الأمين العام)

الموجز التنفيذي	
<p>تعرض هذه الورقة مقترحا من الأمين العام لنص قرار يقدم للجمعية العمومية يحل محل المرفقات (ط) الى (ل) للقرار ٣٦-٢٢، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، وذلك بغرض تيسير المداولات أثناء الجمعية العمومية.</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تتظر في عناصر نص القرار المقدم لها بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، على النحو الوارد في التذييل، بغية تحديث المرفقات (ط) الى (ل) من القرار ٣٦-٢٢ الصادر عن الجمعية العمومية.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي C - حماية البيئة - التقليل الى أدنى حد من الأثر السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة.
الأثار المالية	سوف تنفذ الأنشطة المنصوص عليها في هذه الورقة رهنا بتوافر الموارد في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية.
المراجع:	A37-WP/21, <i>Civil Aviation and the Environment</i> A37-WP/22, <i>United Nations Climate Neutral Initiative</i> A37-WP/23, <i>Aviation and Alternative Fuels</i> A37-WP/24, <i>Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection - General provisions, noise and local air quality</i> A37-WP/25, <i>Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection - Climate change</i> A37-WP/26, <i>Present and Future Aircraft Noise and Emissions Trends</i> A37-WP/27, <i>Developments in other United Nations Bodies</i> Doc 9902, <i>Assembly Resolutions in Force</i> (as of 28 September 2007)

١- مقدمة

١-١ اعتمدت الجمعية العمومية، في دورتها السادسة والثلاثين، القرار ٢٢-٣٦ — بيان موحد بسياسات وممارسات الايكافو المستمرة في مجال حماية البيئة. ومنذئذ، أحرزت الايكافو والدول الأعضاء فيها، وهي تعمل بشكل وثيق مع صناعة الطيران، نقدا كبيرا في مختلف الجوانب ذات الصلة بالطيران الدولي وتغير المناخ. وكان من نتائج ذلك، إضافة الى أمور أخرى، أن أصبح قطاع الطيران الأول والوحيد الذي أعد اتفاقا منسقا على الصعيد العالمي بشأن معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٢-١ ويرد في ورقة العمل A37-WP/25 المقدمة من المجلس بيان بالإجراءات التي اتخذتها المنظمة استجابة لأحكام القرار ٢٢-٣٦ الصادر عن الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن هذا الموضوع. وجرت في المجلس مناقشات مستفيضة حول إعداد مشروع قرار بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. ولكن المجلس لم يتمكن من الاتفاق على مشروع القرار الذي سيقدم الى الجمعية العمومية للنظر فيه.

٣-١ وقد أعدت هذه الورقة وقدمت الى الجمعية العمومية تحت مسؤولية وسلطة الأمين العام للايكافو وحده. وهي تتضمن عناصر قرار يحل محل المرفقات (ط) الى (ل) من القرار ٢٢-٣٦، استندت الى التقدم الذي أحرزته الايكافو في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية وكذا الى المناقشات التي شهدتها المنظمة مؤخرا حول هذا الموضوع.

٢- التطورات منذ انعقاد الإجتماع الرفيع المستوى بشأن البيئة

١-٢ اتخذت المنظمة مزيدا من الإجراءات منذ انعقاد الإجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ في أكتوبر ٢٠٠٩، وأحرزت قدرا من التقدم في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، على النحو الآتي:

أ) أيد المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة، المنعقد في نوفمبر ٢٠٠٩، استخدام أنواع الوقود البديل والمستدام في الطيران، ولا سيما الوقود القابل للإحلال، على المديين القصير والمتوسط، باعتبار ذلك وسيلة هامة لتخفيض انبعاثات الطيران، كما اعتمد اطارا عالميا بشأن تطوير أنواع الوقود تلك ونشرها لأغراض الطيران. وقد أثبتت الاختبارات العديدة التي أجريت على الطائرات في حالة تحليق وكذا تراخيص الوقود أن الوقود القابل للإحلال يوفر حلا سليما من الناحية التقنية لن يستوجب إدخال أي تغييرات على الطائرات أو على مرافق التزويد بالوقود. ويكمن التحدي المطروح مستقبلا في وضع الإطارات التنظيمية والمالية اللازمة لضمان توافر أنواع الوقود تلك في الوقت المناسب وبكميات تكفي للاستخدام في الطيران (انظر ورقة العمل A37-WP/23)؛

ب) قامت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، خلال اجتماعها الثامن، المنعقد في فبراير ٢٠١٠، باستعراض أعمالها بغرض القياس الكمي لمدى تأثير نظام طيران عالمي على البيئة، وتحديث القواعد القياسية والارشادات الخاصة بالتدابير التكنولوجية والتشغيلية والقائمة على السوق بغية معالجة تلك الآثار. وأقرت اللجنة، عملا بتوصية من الإجتماع الرفيع المستوى، خطة لإعداد قاعدة قياسية بشأن انبعاثات الطيران من ثاني أكسيد الكربون، كي تنظر فيها اللجنة خلال اجتماعها التاسع الذي سينعقد في عام ٢٠١٣ (انظر ورقة العمل A37-WP/21)؛

ج) شكلت ندوة الايكافو حول الطيران وتغير المناخ، المنعقدة في مايو ٢٠١٠، فرصة لتبادل المعلومات والآراء بشأن الحلول التكنولوجية والتشغيلية والاقتصادية التي تعتبر حيوية للجهود العالمية الرامية الى معالجة مسألة الطيران وتغير المناخ، كما ساهمت في فسخ المجال لإجراء مناقشات بناءة واتخاذ

قرارات مدروسة في الجمعية العمومية. وقام ممثلو بعض الدول بتحديد مواضيع مشتركة قد تشكل أساسا لإعداد العناصر التي ستدرج ضمن خطط العمل التي ستقدمها الدول الى الايكاو. وعرض المشاركون الآثار المحتملة لتغير المناخ على أداء عمليات الطيران والهيكل الأساسية الخاصة بالمطارات، بما في ذلك ارتفاع مستويات مياه البحار والتغيرات في التساقطات والعواصف، وأكدوا ضرورة إجراء مزيد من الدراسات لتقييم تلك الآثار المحتملة. وعرض بعض ممثلي الأوساط المصرفية المبادرات المالية والفرص المتاحة للطيران.

٢-٢ وقام رئيس المجلس، على النحو المبين في ورقة العمل A37-WP/25، بإنشاء مجموعة عمل غير رسمية لمساعدته في إعداد مشروع قرار يقدم الى الجمعية العمومية حول الطيران الدولي وتغير المناخ. واجتمعت المجموعة في مارس ويونيه من عام ٢٠١٠ حيث صبّت تركيزها على ثلاث قضايا أساسية يمكن إحراز مزيد من التقدم بشأنها كما طلب ذلك الإجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وهي:

(أ) استكشاف جدوى تحديد أهداف أكثر طموحا على المديين المتوسط والبعيد، بما في ذلك النمو الحيادي للكربون وتقليص الانبعاثات، بما يتجاوز الهدف العالمي المتمثل في تحقيق تحسن بنسبة ٢٪ سنويا في كفاءة الوقود حتى سنة ٢٠٥٠؛

(ب) وضع اطار للتدابير القائمة على السوق في الطيران الدولي؛

(ج) وضع تدابير مفصلة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول الى الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

٣-٢ وعلاوة على ذلك، ناقشت مجموعة العمل سبل إدراج عناصر جديدة في مشروع القرار، بما في ذلك كيفية إبراز التقدم الكبير الذي أحرز بشأن تطوير ونشر أنواع الوقود البديل المستدامة، وطريقة تلبية الاحتياجات المحتملة التي ستتمخض عن التكيف مع آثار تغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة، وكيفية إبراز ما أنجزته الايكاو من أعمال بشأن مبادرة الأمم المتحدة للحياد الكربوني (انظر ورقة العمل A37-WP/22).

٤-٢ ولدى عرض الاستنتاجات التي خلصت إليها مجموعة العمل غير الرسمية، أكد الرئيس، بموافقة جميع أعضاء المجموعة، أن الأعمال التي تتم في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، تحت رعاية الايكاو، ينبغي أن تقوم على الأسس الأربعة التالية:

(أ) عدم فرض أي التزامات على فرادى الدول. وستعالج الايكاو الانبعاثات المتأتية من قطاع الطيران الدولي ككل ولن تتناول أي التزامات محددة على فرادى الدول أو طيرانها المحلي؛

(ب) أي قرار تتخذه الايكاو لن يمس بالمبادئ أو المفاوضات في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. فالمهام الموكلة للايكاو تختلف بشكل بيّن عن تلك المسندة الى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية. والايكاو لا تُعنى سوى بالطيران الدولي، وهو ذو طبيعة عالمية، في حين أن الاتفاقية الإطارية تتناول الانبعاثات من جميع القطاعات المحلية الأخرى؛

(ج) ما من قرار سيتخذ للحد من التنمية المستدامة للطيران الدولي أو التأثير عليها، وذلك عملا بأحكام اتفاقية شيكاغو؛

(د) إيجاد حلول عالمية تنطبق على الجميع استنادا الى مبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو.

٥-٢ اجتمع المجلس في جلساته ١٢ و ١٣ و ١٤ من الدورة ١٩٠ للنظر في مشروع نص القرار المقدم للجمعية العمومية، حيث ركز في المقام الأول على المجالات التي أحرز فيها تقدم منذ انعقاد الإجتماع الرفيع المستوى، ولا

سيما بشأن الأحكام الخاصة بالهدف متوسط الأجل والتدابير القائمة على السوق. وأكد الرئيس مجدداً على الأسس الأربعة الواردة في الفقرة ٢-٤ أعلاه والتي أقرها أعضاء المجلس.

٦-٢ وبخصوص الهدف على المدى المتوسط، قدمت الأمانة العامة وممثلو بعض الدول الأعضاء وقطاع صناعة الطيران، يوماً قبل انعقاد المجلس، عروضاً أمام المجلس عما أجروه من دراسات بشأن إمكانية تحديد أهداف أكثر طموحاً لقطاع الطيران الدولي. وأعرب عدد كبير من أعضاء المجلس عن تأييدهم للنص المقترح في الفقرات ٥ و ٦ و ٧ من منطوق مشروع القرار الوارد في التذييل، في حين أفاد بعض الأعضاء أنه ليس بمقدورهم الموافقة على ذلك النص في صيغته الحالية.

٧-٢ وفيما يتعلق بالتدابير القائمة على السوق، أنكب المجلس على المبادئ التي تستند إليها التدابير القائمة على السوق وعلى الحكم الخاص بوضع خطة عالمية. ولم يتمكن المجلس، مع الأسف، من الخروج بنص توافقي فيما يخص معظم تلك المبادئ، وظل الجزء الأكبر من النص الذي عمل المجلس على أساسه بين قوسين معقوفين. ويتمثل الغرض من النص المقترح في الفقرات ١٤ و ١٥ و ١٦ من منطوق مشروع القرار الوارد في التذييل في استخدامه كأساس لتيسير إحراز التقدم بشأن وضع نص يمكن الاتفاق حوله خلال الجمعية العمومية.

٨-٢ أما بالنسبة للنص المقترح في الفقرات ١٠ و ١١ و ١٢ من منطوق مشروع القرار الوارد في التذييل، والمتعلق بخطط العمل التي ستضعها الدول وتقدمها إلى الأيكاو، فإن الأمانة العامة ترى أن حلقات العمل الإقليمية التي ستنظم في مرحلة مبكرة من سنة ٢٠١١ ستوفر المساعدة للدول من أجل إعداد خطط عملها، وذلك عبر تبادل المعلومات بشأن ما اتخذته الدول فعلاً من إجراءات ومناقشة إعداد مواد الأيكاو الإرشادية بشأن هذا الموضوع.

٣- النهج

١-٣ لدى إعداد نص مشروع القرار الوارد في التذييل، لم يُدخِر أي جهد لتحديد المصادر المرجعية بشأن الاتفاقات السابقة والمناقشات الأخيرة، والتي اقتبست منها أو استندت إليها كل واحدة من الفقرات المقترحة. وتتضمن هذه المراجع:

أ) إعلان وتوصيات الإجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، ويشار إليهما تباعاً في التذييل في النص الانجليزي، بما يلي: "HLM-DEC" و "HLM-REC".

ب) إعلان وتوصيات المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة، ويشار إليهما تباعاً في التذييل في النص الانجليزي، بما يلي: "CAAF-DEC" و "CAAF-REC".

ج) قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، ويشار إليه في التذييل في النص الانجليزي بـ "A36-22".

٢-٣ وهكذا فإن الغرض من مشروع القرار هو المساعدة في تيسير المداولات خلال الجمعية العمومية.

٤- الآثار المالية للإجراء المقترح

١-٤ جزء من النص المقترح في التذييل سيؤدي إلى أعمال جديدة يضطلع بها المجلس والأمانة العامة. ومن المتوقع أن يُنجز العمل الذي ستضطلع به الأمانة العامة في حدود الموارد المتاحة في مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣. بيد أنه نظراً لعدم القدرة على التنبؤ، في الوقت الراهن، بحجم العمل الذي سيُطلب من الأمانة العامة فقد يكون من الضروري الاستعانة بإسهامات من خارج الميزانية.

تذييل

مشروع قرار للجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين

القرار XX/17: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغير المناخ

ولما كانت الايكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي أو تخفيض هذه الانبعاثات {الفقرة 1 من ديباجة المرفق (ك) للقرار 36-22}؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة الى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة {الفقرة 6 من ديباجة الإعلان رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ}؛

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 جراء الأنشطة البشرية {الفقرة 1 من ديباجة المرفق (ي) للقرار 36-22}؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر 1997 ودخل حيز النفاذ في 16 فبراير 2005، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من "وقود صهاريج الطائرات" (الطيران الدولي) أو تخفيضها، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة 2-2)؛ {الفقرة 3 من ديباجة المرفق (ي) للقرار 36-22}؛

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي، والتي تسهم حالياً بنسبة نقل عن 2٪ من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم، من المتوقع أن تزيد نتيجة لنمو القطاع المطرد {الفقرة 7 من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}؛

ولما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام 1999 عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، بتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفذة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييماً شاملاً لتأثير الطيران على الغلاف الجوي {الفقرة 1 من ديباجة المرفق (ط) للقرار 36-22}؛

ولما كان فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات المتأنتية من 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 {الفقرة 2 من ديباجة المرفق (ط) للقرار 36-22}؛

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 2007 وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام 2014 {الفقرة 3 من ديباجة المرفق (ط) للقرار 36-22 مع تحديث بشأن تقرير التقييم الخامس}؛

وإذ تشير الى الرأي العلمي القائل بأن الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ينبغي ألا تتجاوز درجتين مؤويتين {الفقرة 9 من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}؛

وإذ تقر بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي، المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو {الفقرة 5 من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى، وعكس الترتيب مع الفقرة أدناه}؛

وإذ تقر أيضاً بالمبادئ والأحكام الخاصة بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة وقدرات كل دولة، على أن تتولى الدول المتقدمة الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو {الفقرة 4 من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى، وعكس الترتيب مع الفقرة أعلاه}؛

وإذ تسلم بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستتق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يعكس مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول {استنادا إلى الفقرة ٣ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}

وإذ تلاحظ أن الاجتماع الرفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ المنعقد في أكتوبر ٢٠٠٩ أيد، تمشيا مع قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ الذي تضمن أهدافا عالمية طموحة تتمثل في كفاءة الوقود، وسلة تدابير ووسائل قياس التقدم المحرز {الجزء الأول مقتبس من الفقرة ١ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى، والجزء الثاني مقتبس من الفقرة ٢ من ديباجة الإعلان}

وإذ تسلم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا إلى تحقيق التخفيض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقا، وأنه يتعين النظر في أهداف أكثر طموحا لرسم مسار أكثر استدامة للطيران {الفقرة ١٣ من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}

وإذ تشير إلى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران يستلزم إتباع نهج شامل يتمثل في تطوير التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية وتحديد التدابير التشغيلية والقائمة على السوق لخفض الانبعاثات {الفقرة ٥ من ديباجة المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}

وإذ تلاحظ أن الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ المنعقد في عام ٢٠٠٩ أعلن أن الإيكاو ستبشر عملية لوضع إطار للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، مع أخذ استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى ونتائج المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في الحسبان ومراعاة قرارات الجمعية العمومية للإيكاو وتدابيرها بغية التعجيل بإتمام تلك العملية {الفقرة ٥ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}

وإذ تشير إلى أن المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة المنعقد في نوفمبر ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة، خاصة استخدام أنواع الوقود القابلة للإحلال على الأمدين القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات {الفقرة ١ من إعلان المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة}

وإذ تشير أيضا إلى أن المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطارا عالميا تابعا للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة {الفقرة ٢ من إعلان المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة}

وإذ تسلم باختلاف الظروف فيما بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة {الفقرة ١٢ من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}

وإذ تؤكد أنه ينبغي وضع تدابير لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات {الفقرة ٧ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى}

وإذ تؤكد أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأثرة من الطيران الدولي تقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ الاتراوات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي، 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، بغيت تحقيق النمو الحياي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاتها من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة مع مستويات عام ٢٠٠٥ {الفقرة ١١ من ديباجة إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}

وإذ تسلم بالحاجة إلى رصد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار {استنادا إلى الورقة C-DEC 190/4 (تقرير لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عن اجتماعها الثامن)}

وإذ تسلم بما أحرزته الإيكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة للحياا المناخية وبالدعم الكبير الذي قدمته الإيكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة المتأثرة من السفر الجوي {استنادا إلى الورقة (A37-WP/22) C-DEC 190/5}

فان الجمعية العمومية:

١- **تقرر** بأن يحل هذا القرار، الى جانب القرار XX/٣٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة، والوضوءاء ونوعية الهواء المحلي، محل القرار ٣٦-٢٢ للجمعية العمومية ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة **تستند الى الفقرات ١ و ٢ و ٣ من القرار ٣٦-٢٢ والورقتين C-DEC 190/9 و A37-WP/24**

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 {الفقرة ١ (أ) من المرفق (ي) للقرار ٣٦-٢٢}

ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو تخفيضه وإعداد اقتراحات ملموسة وإسداء المشورة، 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 السواء {الفقرة ١ (ب) من المرفق (ي) للقرار ٣٦-٢٢}

ج) أن يواصل التعاون مع المنظمات المشاركة في رسم السياسات في هذا المجال، وخاصة مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ {الفقرة ١ (ج) من المرفق (ي) للقرار ٣٦-٢٢، حذفت الإشارة الى الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية}

٣- **تؤكد مجدداً على ما يلي:**

أ) ينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ مبادرات لنشر المعلومات بغرض النهوض بادراك الجوانب العلمية لأثر الطيران وبفهم الإجراءات المتخذة للتصدي لانبعاثات الطيران، وتستمر في توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن حلول تتصدى لانبعاثات الطيران {الفقرة ١ (أ) من المرفق (ط) للقرار ٣٦-٢٢}

ب) ينبغي أن يتم 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 {الفقرة ٦ من بيباجة المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}

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 في كل طن كيلومترى إيرادي يتم نقله {الفقرة ٢ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}

٥- **تقرر أيضاً** أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، الى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي الى تحقيق هدف جماعي طموح على المدى المتوسط يتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون المتأتبة من الطيران الدولي عند مستواها ابتداء من عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف والقدرات الخاصة للبلدان النامية، ومدى نضج أسواق الطيران والنمو المستدام لصناعة الطيران الدولي {استناداً الى الفقرة ٣ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى ومناقشات المجلس}

٦- **تسلم** أنه وإن كانت الدول الأعضاء كافة ستسعى جاهدة بشكل جماعي لتحقيق الهدف المذكور في الفقرة ٥ أعلاه، فإن الانبعاثات قد تزيد جراء النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود جديدة تقلل من الانبعاثات واتخاذ تدابير تخفيفية {استناداً الى مناقشات المجلس}

- ٧- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الثامنة والثلاثين، التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف المذكور في الفقرة ٥ أعلاه على ضوء الدراسات الجديدة حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول **{استنادا إلى مناقشات المجلس}**
- ٨- **تطلب** من المجلس أن يضطلع بمزيد من الأعمال بشأن هدف عالمي طموح على المدى الطويل للطيران الدولي، بما في ذلك استكشاف جدوى هدف أكثر طموحا، يتجاوز تحسين كفاءة الوقود بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنويا ابتداء من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٥٠، كي تنظر فيه الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين **{استنادا إلى الفقرة ٣ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}**
- ٩- **توافق** على أن الأهداف المذكورة في الفقرتين ٤ و ٥ أعلاه لن تفرض علىفرادى الدول التزامات محددة، وأن الظروف المختلفة للدول النامية والدول المتقدمة وقدرات كل منها ومدى إسهامها في تركيز انبعاثات غازات الدفيئة المتأثية من الطيران في الغلاف الجوي، هي التي تحدد كيفية مساهمة كل واحدة من تلك الدول في تحقيق الأهداف العالمية الطموحة **{ الفقرة ٤ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}**
- ١٠- **تشجع** الدول على تقديم خطط عملها التي تبين سياساتها وإجراءاتها، وعلى إبلاغ الايكاو سنويا عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي **{ الفقرة ٧ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}**
- ١١- **تحث** تلك الدول التي تود أن تعد خطط عملها على عرض تلك الخطط على الايكاو بنهاية يونيو ٢٠١٢ حتى يتسنى للايكاو أن تعد نهجا جماعيا لتحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك المعلومات عن سلة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس قدراتها وظروفها الوطنية الخاصة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاجها **{الفقرة ٧ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}**
- ١٢- **تطلب** من المجلس أن يبسرّ تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالنمو الحيادي للكربون ويسدي المشورة وغير ذلك من أنواع المساعدة الفنية للدول في إعداد خطط عملها، حتى يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم خطط عملها، على أساس طوعي، للايكاو **{استنادا إلى الفقرة ٧ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى والفقرة ١٤ من توصياته}**
- ١٣- **تطلب** من المجلس أن ينظر في منح استثناءات "الحد الأدنى" للدول التي ليست لديها أنشطة بمستويات كبيرة في مجال الطيران الدولي، لدى تقديم خطط العمل والتقارير المنتظمة الى الايكاو عن انبعاثات أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران **{الفقرة ١١ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى}**
- ١٤- **تطلب** من المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد اطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، كي تنظر فيها الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين **{استنادا إلى الفقرة ٥ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى ومناقشات المجلس}**
- ١٥- **تحث** الدول على مراعاة المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، لدى تصميم تدابير جديدة قائمة على السوق وتنفيذ التدابير الموجودة لأغراض الطيران الدولي، وعلى الدخول في مفاوضات بناءة مع دول أخرى بغية التوصل الى اتفاق بشأن السبيل الى الأمام، وتنفيذ التدابير القائمة على السوق لأغراض الطيران الدولي على أساس مشاورات واتفاقات ثنائية و/أو متعددة الأطراف فيما بين الدول المعنية **{استنادا إلى الفقرة ٥ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى ومناقشات المجلس}**
- ١٦- **تطلب** من المجلس أن يقوم، بدعم من الدول الأعضاء والمنظمات الدولية، باستكشاف جدوى اعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، من خلال إجراء مزيد من الدراسات بشأن الجوانب الفنية والفوائد البيئية والآثار الاقتصادية لتلك الخطة وطرائقها، كي تنظر فيها الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين **{استنادا إلى مناقشات المجلس}**
- ١٧- **تسلم** بأن الخطط الطوعية لتعويض الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية للتعويض عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، و**تدعو** الدول الى تشجيع المشغلين ممن يرغبون في اتخاذ اجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، ولا سيما من خلال استخدام الاعتمادات المتأثية من الخطط المعترف بها دوليا مثل آلية التنمية النظيفة **{استنادا إلى الفقرة ١ (ج) و (د) من المرفق (ل) للقرار ٣٦-٢٢}**

- ١٨- **تطلب** من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم تعويضات الكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الايكاو لحساب انبعاثات الكربون، والتي ستساعد في تأمين الاتساق في تنفيذ برامج تعويض الكربون {الفقرة ١ (ج) من المرفق (ل) للقرار ٣٦-٢٢}
- ١٩- **تطلب** من المجلس أن يُبلغ بشكل منتظم اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأثية من الطيران الدولي، كجزء من إسهامها في تقييم التقدم المحرز إزاء اجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وذلك على أساس المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الايكاو {الفقرة ٦ من إعلان الاجتماع الرفيع المستوى}
- ٢٠- **تطلب** من الدول أن:
- (أ) تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف الى استمرار معالجة أوجه عدم اليقين المحددة في التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي صدر مؤخرًا {الفقرة ٢ (أ) من المرفق (ط) للقرار ٣٦-٢٢}
- (ب) تكفل أن عمليات التقييم الدولي المقبلة لتغير المناخ التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة تتضمن معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي {الفقرة ٢ (ب) من المرفق (ط) للقرار ٣٦-٢٢}
- (ج) تعجل بالاستثمار في البحث والتطوير كيما تُسوّق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠ {الفقرة ٧ من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (د) تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من انبعاثات الطيران {الفقرة ١٤ (ب) من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (هـ) أن تعجل بالجهود الرامية الى تحقيق الفوائد البيئية عن طريق استخدام التكنولوجيا التي تستند الى الأعمار الاصطناعية والتي تزيد من كفاءة الملاحة الجوية، وأن تعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول {الفقرة ١٤ (ج) من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (و) التقليل 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 {الفقرة ١٤ (هـ) من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (ز) تعد اجراءات تتصل بالسياسة العامة للتعجيل بتطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران ونشرها واستخدامها {الفقرة ٦ من إعلان المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة}
- (ح) تعمل معاً، من خلال الايكاو والهيئات الدولية ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات والممارسات الفضلى، والتوصل، بوجه خاص، الى تعريف موحد لمتطلبات الاستدامة في أنواع الوقود البديلة {الفقرة ٣ من إعلان المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة والفقرة ٧ من توصياته}
- (ط) تنظر في اتخاذ تدابير لدعم أعمال البحث والتطوير فيما يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة المستدامة، وفي الاستثمار في مواد أولية وفي مرافق إنتاج جديدة، ومنح حوافز لتشجيع تسويق واستخدام أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران بغرض التعجيل بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأثية من الطيران {الفقرة ٢٠ من توصيات المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة}

-٢١- **تطلب من المجلس:**

- (أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول المتعاقدة بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي الى تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران أو الحد منها، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ {الفقرة ٣ من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية تنبؤية لتقييم آثار الطيران {الفقرة ٤ من المرفق (ط) للقرار ٣٦-٢٢}
- (ج) 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 {الفقرة ٤ من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (د) يوفر الإرشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الإقليمية لمساعدة الدول المتعاقدة بالدراسات والتقييمات ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى بالإقليم، بغرض الحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو تخفيضها على الصعيد العالمي، والعمل معا بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برلمجها المختلفة {الفقرة ٥ من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢}
- (هـ) يعد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠١٣ {الفقرة ٢ من توصيات **الاجتماع الرفيع المستوى**، وتحديث يستند الى الورقة *C-DEC 19/4* (تقرير لجنة حماية البيئة عن اجتماعها الثامن)}
- (و) يقوم بمزيد من العمل بشأن الآلية ذات الصلة لقياس كفاءة الوقود، بما في ذلك بالنسبة لطيران الأعمال الدولي، وتحديد أهداف تكنولوجية وتشغيلية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال احتراق وقود الطائرات **{استنادا الى الفقرة ١٣ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى، والفقرة ١١ (أ) من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢ والورقة *C-DEC 19/4* (تقرير لجنة حماية البيئة عن اجتماعها الثامن)}**
- (ز) يشجع الدول الأعضاء ويدعو صناعة الطيران للمشاركة الفعالة في ما تتولى الايكاو تيسيره من أعمال إضافية بشأن أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران {الفقرة ١٠ من توصيات **المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة**}
- (ح) يتخذ الخطوات اللازمة بهدف النظر في استحداث اطار لتمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية {الفقرة ٩ من إعلان **الاجتماع المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة** والفقرة ١٩ من توصياته}
- (ط) يواصل إعداد الأدوات اللازمة لتقييم المنافع المقترنة بتحسين إدارة الحركة الجوية ويكتف جهوده من اجل إعداد إرشادات جديدة بشأن التدابير التشغيلية لتخفيض انبعاثات الطيران الدولي {الجزء الأول: **مقتبس من الفقرة ١١ (ب) من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢، الجزء الثاني مقتبس من الفقرة ٥ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى**}
- (ي) يركز على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على إدارة الحركة الجوية بما يُحقق أقصى منفعة بيئية من الحركة الجوية ونشر وتبادل الممارسات الفضلى المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني {الجزء

الأول: مقتبس من الفقرة ١١ (ج) من المرفق (ك) للقرار ٣٦-٢٢، الجزء الثاني: مقتبس من الفقرة ١٣ من المرفق (ك)، الجزء الثالث: مقتبس من الفقرة ١٢ من المرفق (ك) {

ك) يحدد المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس/تقدير، 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 {الفقرة ٩ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى}

ل) يطلب من الدول أن تواصل دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي {الفقرة ١٠ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى}

م) يستكشف نهج لتقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية في عملية تقديم التقارير {الفقرة ١٤ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى}

ن) يتوسع في التدابير الرامية إلى مساعدة الدول النامية وإلى تيسير الحصول على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات بما في ذلك إمكانية تطبيق آليات السوق {الفقرة ٧ من توصيات الاجتماع الرفيع المستوى}

س) يرصد وينشر المعلومات ذات الصلة عن الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية، وذلك بالتعاون مع المنظمات الدولية ذات الصلة الأخرى وصناعة الطيران {استنادا إلى الورقة C-DEC 190/4 (تقرير لجنة حماية البيئة عن اجتماعها الثامن)}

ع) يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي، ويحرص على تصدُّر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، والمضي في إعداد وتنفيذ الإستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المنبثقة داخل المنظمة {استنادا إلى الورقة C-DEC 190/5 (A37-WP/22)}

الملحق

المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي:

- (أ) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- (ب) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تدعم التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ج) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تضمن التوافق مع الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة؛
- (هـ) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تكون فعالة من حيث التكاليف؛
- (و) لا ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تتصف بالازدواجية ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛
- (ز) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تساهم في تجنب تسرب الكربون وتشوهات الأسواق وتراعي عدم التمييز بين المشغلين المشاركين؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف والمساواة؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تقر بالإنجازات والاستثمارات المبكرة في كفاءة وقود الطائرات؛
- (ي) لا ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تفرض عبئاً اقتصادياً لا لزوم له على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تشمل الوصول إلى أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم معادلة التدابير القائمة على السوق، عند الضرورة، استناداً إلى ما تم قياسه من أداء من حيث خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛
- (م) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تتضمن أحكاماً خاصة، بما في ذلك أحكام "الحد الأدنى" لمراعاة أقل المساهمين في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على السوق عن إيرادات، فيمكن استخدامها في الأنشطة المتعلقة بالطيران، بما فيها تخفيف الأثر والتكيف معها، وكذا في تقديم المساعدة والدعم إلى الدول النامية.
- (س) ينبغي إعداد التدابير القائمة على السوق ضمن إطار عالمي؛
- (ع) عند تحقيق خفض الانبعاثات اعتماداً على التدابير القائمة على السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.