



## الجمعية العمومية – الدورة السابعة والثلاثون

### تقرير اللجنة التنفيذية

عن

البند ١٧ من جدول الأعمال  
(القسم المعني بتغير المناخ)

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

وافقت اللجنة التنفيذية على التقرير المرفق عن البند ١٧ من جدول الأعمال  
(القسم المعني بتغير المناخ) وتوصى الجلسة العامة باعتماد القرار ٢/١٧.

## البند رقم ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

....

## ٣-١٧ تغيير المناخ

١٧-٣-١ قدم المجلس ورقة العمل WP/23 والتصويب رقم ١، عن التقدم المحرز في تطوير وتوزيع أنواع وقود الطائرات البديلة المستدامة. وكانت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية قد شجعت المجلس على أن يعمل على تحسين فهم الاستخدام المحتمل لأنواع وقود الطائرات البديلة وآثار انبعاثاتها ذات الصلة. واستجابة لذلك، نظمت الايكاو حلقة عمل بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة في شباط/فبراير ٢٠٠٩، والمؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩. وأقر المؤتمر المذكور إعلانا وتوصيات وإطار عمل عالميا بشأن أنواع وقود الطائرات البديلة.

١٧-٣-٢ أثبتت أنواع الوقود البديلة المطابقة (سهلة الإحلال) بأنها حل سليم فنيا يمكن أن يوفر فوائد بيئية يُحتمل أن تكون ذات أهمية كبيرة. غير أنه يلزم إيجاد أطر عمل تنظيمية ومالية لضمان إتاحة أنواع الوقود هذه بكميات كافية وفي وقت مناسب لتستخدم في الطيران. غير أن تعريف معايير الاستدامة، مع أنه لا ينعصر في الطيران، يبقى مسألة هامة أيضا. وقد لاحظت ذلك عدة دول وأعرب مراقب أيضا عن وجهة نظره القائلة إن التركيز في المستقبل يجب أن ينصب على أنواع الوقود التي لا تؤثر في الأمن الغذائي.

١٧-٣-٣ اعترفت اللجنة بمنجزات المنظمة في تعزيز تحسين فهم الاستخدام المحتمل لأنواع الوقود البديلة وآثار انبعاثاتها المحتملة، كما طلبت ذلك الجمعية العمومية السابقة. وأيدت أيضا مواصلة عمل المنظمة لكي تيسر، على نطاق عالمي، تعزيز وتنسيق المبادرات التي تشجع وتدعم تطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران. ووافقت أيضا على النظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/23 والتصويب رقم ١، لا سيما توصيات المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة، لتحديث القرار A36-22.

١٧-٣-٤ قدم المجلس في ورقة العمل WP/27 تقريرا عن التقدم المحرز منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية، فيما يتعلق بحماية بيئة الطيران في هيئات الأمم المتحدة الأخرى. وقد اشتمل على معلومات عن التطورات الناتجة عن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، والمنظمة البحرية الدولية، والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ.

١٧-٣-٥ منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية، استمر الاتصال بهيئات الأمم المتحدة الأخرى، بغية الحصول على فهم علمي أفضل لأثر الطيران على البيئة، وكذلك لاستطلاع التعاون والتآزر في رسم السياسة للحد من الانبعاثات المنطلقة من الطيران أو تقلييلها. واعترفت اللجنة بالتقدم الذي أحرزته المنظمة في تعزيز تعاونها مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى، وأيدت استمرار تعاون المنظمة مع هيئات الأمم المتحدة هذه. كما وافقت على النظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/27 لتحديث القرار رقم A36-22.

١٧-٣-٦ قدم المجلس تقريرا عن تعاون الايكاو مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى المعنية بمبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، التي بدأها الأمين العام للأمم المتحدة في عام ٢٠٠٧، وأيدها المجلس التنفيذي الرئيسي للأمم المتحدة.

١٧-٣-٧ في عام ٢٠٠٩، قدّرت منظومة الأمم المتحدة مقدار انبعاثاتها من غازات الدفيئة لأول مرة. وقد تم إعداد ذلك باستخدام آلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة الحاسبة لقياس انبعاثات غازات الدفيئة من المرافق والعمليات والسفر غير الجوي، وآلة الأيكاو الحاسبة لقياس انبعاثات الكربون من الانبعاثات المتصلة بالطيران. وقد صممت الأيكاو آلتها الحاسبة لتلبية الاحتياجات الخاصة لمبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، وقدمت دعما كبيرا وتدريبيا لجميع المنظمات المعنية لكي تجعل من الممكن إعداد هذا القياس للانبعاثات. ولما كان السفر الجوي مسؤولا عما يقرب من نصف مجموع الانبعاثات التي قاستها الأمم المتحدة، فإن تحسين آلة الأيكاو الحاسبة واستمرار تعاونها مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى على جانب كبير من الأهمية لنجاح مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، وتعزيز الدور القيادي للأيكاو في المسائل المتصلة بالطيران.

١٧-٣-٨ وافقت اللجنة على أن تطلب من المجلس أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وأن يظل في مقدمة العاملين على تطوير الأساليب والأدوات اللازمة لقياس مقدار انبعاثات غازات الدفيئة المنطلقة من الطيران. وطلبت من المجلس أيضا أن يمضي في تطوير وتنفيذ استراتيجية لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة، وتحسين ممارسات إدارة الاستدامة داخل المنظمة، بما في ذلك خطة تخفيض الانبعاثات للفترة ٢٠١١ - ٢٠١٣ على نحو يتفق مع السياسة الإجمالية للأمم المتحدة.

١٧-٣-٩ قدم المجلس تقريرا (ورقة العمل WP/25) عن التقدم الذي أحرزته الأيكاو في ميدان الطيران الدولي وتغير المناخ منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية، كمرجع لمراجعة وتحديث تذييلات القرار A36-22 المرقمة من الحرف طاء إلى الحرف لام (أي التذييل التاسع إلى التذييل الثاني عشر). واستجابةً لطلب الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية، وُضع برنامج عمل للأيكاو متعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ، وعقد المجلس الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ في شهر تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، لاستعراض برنامج العمل الذي وضعه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وقد أيد الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ برنامج العمل الذي وضعه الفريق المذكور تأييدا تاما وأقر إعلانا وتوصيات اشتملت على ما يلي:

- (أ) هدف عالمي لتحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المئة سنويا حتى سنة ٢٠٥٠، وزيادة استطلاع جدى أهداف أكثر طموحا في الأجلين المتوسط والطويل، بما في ذلك النمو غير المتأثر بالكربون، وتخفيضات الانبعاثات؛
- (ب) وضع معيار عالمي لغاز ثاني أكسيد الكربون المنبعث من الطائرات، وتسهيل إجراء تغييرات عملية أخرى لتقليل الانبعاثات المنطلقة من الطيران؛
- (ج) وضع إطار عمل للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي؛
- (د) زيادة الإسهاب في اتخاذ تدابير لمساعدة الدول النامية على تسهيل وصولها إلى الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛
- (هـ) تقديم الدول خطط عمل، مبينة سياساتها وأفعالها وتقاريرها السنوية بالبيانات إلى الأيكاو عن استهلاكها لوقود الطائرات.

١٧-٣-١٠ الإعلان والتوصيات التي قدمها الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ توازن بين وجهات نظر جميع الدول الأعضاء، وتمثل إرادتها الجماعية وتصميمها على التصرف بطريقة متماسكة ومتعاونة لمعالجة الطيران الدولي وتغير المناخ. وكان هذا أول اتفاق منسق عالميا، بل الاتفاق الوحيد من هذا القبيل، الذي توصل إليه قطاع على هدف لمعالجة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون منه.

١٧-٣-١١ قدمت نتيجة الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وكذلك نتيجة المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة، إلى مؤتمر كوبنهاغن الخامس عشر (COP15)، المعقود في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩. ومع أنه لم يُتخذ أي قرار محدد بشأن كيفية معالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي أثناء مؤتمر كوبنهاغن، فقد أُتاح للايكواو فرصة لتحقيق مزيد من التقدم بشأن توصيات الاجتماع رفيع المستوى فيما يتعلق بتوصيات الطيران الدولي وتغير المناخ والمؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة، وتقديم مساهمة ذات معنى في عملية التفاوض بشأن اتفاق على مسائل تغير المناخ في المستقبل.

١٧-٣-١٢ في شهر شباط/فبراير ٢٠١٢، أنشأ رئيس المجلس فريقاً غير رسمي، يتألف في معظمه من المديرين العاملين للطيران المدني في ١٩ دولة، وكلف هذا الفريق بمساعدته في إعداد نص مشروع قرار بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

١٧-٣-١٣ اجتمع الفريق في شهري آذار/مارس وحزيران/يونيه ٢٠١٠، وركز على ثلاث مسائل رئيسية، يمكن تحقيق مزيد من التقدم بشأنها من توصيات الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وهي: (١) استطلاع أهداف أكثر طموحاً؛ (٢) وضع إطار عمل للتدابير القائمة على آليات السوق؛ (٣) التوسع في وضع تدابير لمساعدة الدول. وبحسب الفريق أيضاً تطوير وتوزيع أنواع وقود الطائرات البديلة والمستدامة، والآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي، ومساهمة الايكواو في مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخياً.

١٧-٣-١٤ نظر المجلس في دورته المئة والتسعين، في نص مشروع قرار بشأن تغير المناخ. وبعد تبادل مستقيض لوجهات النظر لم يتمكن من الاتفاق على نص يُقدم إلى الجمعية العمومية.

١٧-٣-١٥ أعربت مملكة البحرين، في ورقة العمل WP/188، عن قلقها إزاء الآثار السلبية المتوقعة لفرض ضرائب على جميع الخطوط الجوية، لا سيما الخطوط الجوية للبلدان النامية، وطلبت من الدول التي تعترض اتخاذ هذه الإجراءات أن تعيد النظر وتؤجل اتخاذ هذه الإجراءات حتى يُبحث الموضوع في الايكواو، ويُتفق على وضع إرشادات بشأنه. وأكدت أنه ينبغي للدول أن تولي أولوية لوسائل فعالة لتقليل انبعاثات الغازات من الطيران، مثل تقصير مسافة الرحلات الجوية والتشجيع على استخدام أنواع وقود بديلة.

١٧-٣-١٦ قدمت الصين ورفات العمل ذات الأرقام ١٨١، و٢٧٢، و٣٠٤، كمساهمة منها في سبيل التوصل إلى تقدم في دورة الجمعية العمومية هذه بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. وأبرزت الصين على وجه الخصوص أربع نقاط تعكس الرسالة الرئيسية التي تقدمها ورفات العمل هذه، وهي: ينبغي أن تسترشد الايكواو بمبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة، بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ أن تكون المهمة التالية للايكواو هي مساعدة الدول على تحقيق الهدف المتمثل بتحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المئة سنوياً؛ وإن هدف النمو غير المتأثر بالكربون ليس واقعياً ولا هو منصف للدول النامية؛ وأنه ينبغي عدم السماح لأي دولة بأن تتخذ إجراءات من جانب واحد بشأن التدابير القائمة على آليات السوق.

١٧-٣-١٧ وأكدت كولومبيا في ورقة العمل WP/109 الدور القيادي الذي يجب أن تواصل الايكواو أدائه، بالتماس التعاون مع الدول الأعضاء فيها، في إدارة أثر الانبعاثات المنطلقة من الطائرات بواسطة إجراء تحسينات تكنولوجية وتشغيلية. وأيدت كولومبيا أيضاً إرشادات الايكواو بشأن تبادل حقوق الانبعاث من الطيران الدولي، ما دامت الخطوط الجوية للدول الأخرى ستصبح طرفاً في هذا المشروع بواسطة الموافقة المتبادلة، واحترام حق كل دولة في تقرير أفضل الطرق لإدارة الانبعاثات المنطلقة من خطوطها الجوية.

١٧-٣-١٨ قدمت إندونيسيا، في ورقة العمل WP/216، معلومات عن موقفها والجهود التي تبذلها بشأن الطيران وتغير المناخ. وقد أيدت أن تضع الدول خططها العملية وتقدمها إلى الايكواو بشأن مبادرات ينبغي اتخاذها لإدارة أثر الطيران على تغير

المناخ، وكذلك أن تجري تحديثاً سنوياً لبيانات المرور واستخدام الوقود. واقترحت اندونيسيا أن تنظر الجمعية العمومية في وضع ثلاثة أو أربعة مشاريع تجريبية للمساعدة على وضع إرشادات إلى الدول أو مجموعات الدول في وضع خطط العمل.

١٧-٣-١٩ أبرز الاتحاد الروسي، في ورقة العمل WP/275، مسائل محفوفة بالمخاطر، تتصل بتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، وطلب من الدول أن تمتنع عن اتخاذ إجراءات من جانب واحد قائمة على آليات السوق قبل أن تتوصل الايكاو إلى قرار عالمي. وأدرجت في الورقة كذلك اقتراحاً يتعلق بتقديم تمويل كاف إلى برامج الايكاو البيئية.

١٧-٣-٢٠ أيدت جنوب إفريقيا، في ورقة العمل WP/251، الدور القيادي للايكاو في الطيران المدني وتغيير المناخ، مع النجاح في وضع برنامج العمل. وذكرت أن الفرص ما زالت موجودة لمعالجة الانبعاثات المنطلقة من الطيران بواسطة تدابير تكنولوجية وتشغيلية، وينبغي أن تكون التدابير القائمة على آليات السوق مرتكزة على مبدأ المسؤولية المشتركة لكن المتباينة، ومبدأ اتفاق الرأي دون اتخاذ أي إجراء من جانب واحد. وعرضت كذلك الإجراءات التي اتخذتها جنوب إفريقيا لتقليل الانبعاثات المنطلقة من الطائرات، وأيدت تقديم مساعدة من الايكاو إلى البلدان النامية في مجالات الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات، لتعزيز قدرتها على تنفيذ برنامج العمل.

١٧-٣-٢١ قدمت الولايات المتحدة في ورقة العمل WP/185، تحديثاً لبيانات التقدم المحرز وخطط المستقبل لبحث أنواع الوقود البديلة والمستدامة واستخدامها وتوزيعها. وأكدت أن من الضروري تشجيع الدول في تطوير أنواع وقود الطائرات البديلة المتقدمة وتجربتها وبيانها بصورة عملية. وأكدت من جديد الدور الهام الذي تؤديه الايكاو لتسهيل التبادل الدولي للمعلومات فيما بين الدول، بشأن جهود بحث وتطوير أنواع وقود الطائرات البديلة المستدامة، وتوصيف هذه الأنواع وتمويلها وإضفاء الطابع التجاري عليها. وشجعت الايكاو أيضاً على أن تظل على علم بجهود الخبراء المنتمين إلى الدول والمنظمات الدولية ذات الصلة، العاملين في أنشطة تقييم دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة، واستدامة أنواع وقود الطائرات البديلة.

١٧-٣-٢٢ أعربت كندا والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية، في ورقة العمل WP/186، عن موقفها بشأن هدف عالمي أكثر طموحاً وإطار عمل لتدابير قائمة على آلية السوق في الطيران الدولي. واعترفت بأن مسألة تعيين هدف عالمي أكثر طموحاً، يتجاوز تحسين كفاءة الوقود. وكانت مسألة الطريقة التي تضع بها الدول - وتتفاوض بشأن - التدابير القائمة على آلية السوق، تنطبق على الطيران الدولي نقاطاً رئيسية للمناقشة في إطار الفريق غير الرسمي الذي شكله الرئيس، وأكدت ضرورة التوصل إلى اتفاق بشأن هذه المسائل كحزمة واحدة.

١٧-٣-٢٣ اقترحت هدفاً عالمياً أكثر طموحاً للنمو غير المتأثر بالكربون بحلول عام ٢٠٢٠، مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥، يكون بمثابة بيان عملي ملموس للالتزام الايكاو والدول الأعضاء فيها بالمساهمة في الجهود الرامية إلى الحد من ارتفاع متوسط درجة الحرارة في العالم ليلعب درجتين اثنتين مئويتين. وأبرزت أيضاً ضرورة الاعتراف بأنه بينما تجاهد جميع الدول لبلوغ هذا الهدف، ربما تزداد الانبعاثات المنطلقة من بعض الدول، نتيجة للتقدم المتوقع في حركة المرور الجوي الدولي لديها، حتى يتم تطوير تكنولوجيات لتخفيض الانبعاثات وأنواع وقود وتدابير أخرى، وتوزيعها. واقترحت أيضاً تشجيع جميع الدول على تقديم خطط عمل إلى الايكاو في موعد لا يتجاوز منتصف عام ٢٠١٢، للمساهمة في تحقيق الأهداف الجماعية، بينما يُرحَّب بأن تقدم الدول التي يكون نشاط طيرانها الدولي أدنى من العتبة الدنيا خطط عملها، وإن كان لا يتوقع منها ذلك.

١٧-٣-٢٤ فيما يتعلق بإطار التدابير القائمة على آليات السوق، لا سيما مسألة الاتفاق المتبادل بين الدول على تطبيق تبادل حقوق الانبعاث من الطيران الدولي، اقترحت على الدول التي تريد تطبيق تبادل حقوق الانبعاث من الطيران الدولي أن تتعاقد مع دول أخرى تتأثر شركاتها بهذا التبادل، بغية التماس طريق مقبولاً قبولاً متبادلاً للسير قدماً إن أمكن. واقترحت على الدول التي تتلقى مثل هذه المقترحات أن تتعامل بطريقة بناءة مع الدول المقترحة للمقترحات.

١٧-٣-٢٥ أعربت كوستاريكا في ورقة العمل WP/240، عن اهتمامها بوضع وتنفيذ خطة عمل، بالتعاون مع إسبانيا، ستشمل مجموعة تدابير وأعمال تنفذ في عمليات مختلفة من عمليات النقل الجوي لتقليل انبعاثات غازات الدفيئة. وذكرت أن خطة العمل التي ستضعها كوستاريكا ستقدم في المستقبل القريب إلى الايكاو بقصد إفادة الدول الأخرى التي لها اهتمامات مشتركة وعليها مسؤوليات مشتركة لمواجهة التحديات المتمثلة في معالجة تغير المناخ منذ بدايته. وقالت أيضا إنها تؤيد ورقة العمل WP/216، التي قدمتها إندونيسيا وتُقرح أن تُعتبر مبادرة كوستاريكا واحداً من المشاريع التجريبية للايكاو.

١٧-٣-٢٦ أيدت بلجيكا، في ورقة العمل WP/108، التي قدمتها نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، والدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، نهج الايكاو الشامل لمعالجة الانبعاثات المنطلقة من الطيران، ودعت جميع الدول إلى المساهمة في الجهود العالمية، باتخاذ إجراء دون تأخير لتحقيق انخفاضات كبيرة في آثار الطيران على المناخ. وأكد الاتحاد الأوروبي ضرورة الاعتراف بأن ارتفاع المتوسط العالمي لدرجة الحرارة عن المستويات التي كانت سائدة قبل العهد الصناعي بما لا يزيد عن درجتين مؤبقتين، وإدخال تحسينات على كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المئة سنوياً، لن يُحققا التخفيضات اللازمة في الانبعاثات؛ واعتماد أهداف متوسطة وطويلة الأجل لتخفيض الانبعاثات تكون منقحة مع هدف وقف ارتفاع درجة الحرارة عند درجتين مؤبقتين. بناء على ذلك، دعا الاتحاد الأوروبي إلى أن تكون النسبة العالمية لانخفاض انبعاثات غازات الدفيئة المنطلقة من الطيران المدني ١٠ في المئة بحلول عام ٢٠٢٠، مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥.

١٧-٣-٢٧ كجزء من النهج الشامل، يعتبر الاتحاد الأوروبي التدابير القائمة على آليات السوق أمراً لا غنى عنه لتحقيق أهداف طموحة على الوجه الصحيح. وإن نظام تبادل حقوق الانبعاث في الاتحاد الأوروبي يتنبأ بأنه حيثما اتخذ بلد ثالث تدابير لتخفيض أثر الرحلات الجوية المنطلقة من مطاراته على تغير المناخ، سينظر الاتحاد الأوروبي في الخيارات المتاحة بغية توفير تفاعل نموذجي بين مشروع الاتحاد الأوروبي والتدابير التي اتخذها البلد المذكور. لذلك يشجع الاتحاد الأوروبي البلدان الأخرى على اعتماد تدابير خاصة ويقول إنه هو مستعد لإجراء مباحثات ثنائية مع أي بلد يفعل ذلك. ويوضح التشريع أيضاً أنه إذا حصل اتفاق في الايكاو بشأن التدابير العالمية، سينظر الاتحاد الأوروبي في اعتماد نظامه هو لتبادل حقوق الانبعاث بناء على ذلك الاتفاق. وأكد الاتحاد الأوروبي أن من الأهمية بمكان أن تضع الايكاو إطار عمل عالمياً للتدابير القائمة على آليات السوق، التي تسهل ولا تعوق الإجراء الفعال. وربما يتم وضع إطار عمل عالمي بواسطة الربط أو الاعتراف المتبادل بالتدابير التي توضع على مستوى الدولة أو على المستوى الإقليمي، ولذلك ينبغي الترحيب بهذه التدابير، باعتبارها تساهم في إطار العمل العالمي.

١٧-٣-٢٨ أوضحت بلجيكا في ورقة العمل WP/316، المقدمة نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه ومن الدول الأخرى الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، ومن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة البحرية (بيرو كونترول)، أنه يوجد لدى بعض الدول أسواق أصغر حجماً للطيران وأنها تقدم مساهمات أقل لتخفيض مجموع انبعاثات غازات الدفيئة المنطلقة من الطيران الدولي، وربما يتوقع أن تكون مساهمات هذه الدول في العمل على تحقيق الهدف العالمي مختلفة. وقالت إن الدول الأوروبية مستعدة لتحقيق الاعتراف بذلك في القرار، بواسطة إدراج حكم الحد الأدنى، مما يوضح أن الدول التي يقع نشاطها دون عتبة معينة لا يتوقع منها أن تتخذ تدبيراً مبكراً للمساهمة في الهدف العالمي. وتعتقد هذه الدول أن هذا النهج يمكن أن يقدم أساساً للتوصل إلى اتفاق في دورة الجمعية العمومية هذه، وحثت الدول على تأييد إدراج نص من هذا القبيل في القرار، كجزء من إطار عمل إجمالي من شأنه أن يسهل اتخاذ إجراءات فعالة لمعالجة الانبعاثات المنطلقة من الطيران الدولي.

١٧-٣-٢٩ طلبت كوبا في ورقة العمل WP/271 (المراجعة الأولى)، هي وإحدى وعشرون دولة أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، أن تعالج المسألة البيئية للانبعاثات من محركات الطائرات بواسطة عملية تدريجية واتفاقية بقيادة الايكاو، دون اتخاذ إجراءات من جانب واحد. وطلبت تعزيز التعاون بين جميع الأطراف. وأيدت أيضاً مبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة، بقدر ما يكون ذلك غير ضار بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية وبلدان العالم الثالث.

١٧-٣-٣٠ في ورقة العمل WP/187 (المراجعة الأولى)، أيدت الدول المتعاقدة الثلاث والخمسون، الأعضاء في اللجنة الإفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) برنامج العمل الذي وضعه الفريق المعني بالطيران المدني وتغير المناخ وأكدت من جديد ضرورة معالجة انبعاث غازات الدفيئة المنطلقة من الطيران الدولي، باستخدام مجموعة من التدابير تشمل تدابير لتسهيل حصول الدول النامية على مساعدة. وأكدت أن مبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة ينبغي أن يطبق في جميع جهود الأيكاو الرامية إلى تخفيف الانبعاثات المنطلقة من الطيران، وطلبت تقديم مساعدة من الأيكاو إلى الدول النامية في مجالات التمويل ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات لتنفيذ برنامج العمل والجهود الأخرى للحد من الانبعاثات المنطلقة من الطائرات أو تقليلها.

١٧-٣-٣١ أعربت الدول الإفريقية أيضا عن اعتراضها على الإجراءات التي تتخذ من جانب واحد بشأن التدابير القائمة على آليات السوق، التي تقوم بها دول أو أقاليم عبر الحدود الوطنية، بينما يجب أن تواصل الأيكاو كونها السبيل الذي يُسلك ويُستخدم لحل جميع مسائل الطيران المدني المتصلة بالبيئة، بما في ذلك التدابير القائمة على آليات السوق.

١٧-٣-٣٢ أكد اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا)، في ورقة العمل WP/217، المقدمة نيابة عن المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، واتحاد النقل الجوي الدولي نفسه، والمجلس الدولي لطيران الأعمال، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران، أن ثمة ضرورة ملحة لأن تتفق الدول على إطار عمل عالمي، بمبادئ تضعها الأيكاو، باعتبار ذلك أنسب وسيلة لمعالجة غاز ثاني أكسيد الكربون المنطلقة من الطيران الدولي، وتجنب التنازع والتدابير السياساتية المتخذة من جانب واحد، لأن ذلك يؤدي إلى انعدام الكفاءة. وتشمل الأهداف الجماعية لصناعة الطيران إدخال تحسين على كفاءة استخدام الوقود بنسبة متوسطة ١,٥ درجة مئوية في السنة حتى سنة ٢٠٢٠، وتحقيق نمو غير متأثر بالكربون من عام ٢٠٢٠ بمسار لتخفيض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون تخفيضا صافيا بمقدار النصف بحلول عام ٢٠٥٠، مقارنة بمستوى عام ٢٠٠٥. وإن بلوغ هذه الأهداف الطموحة يتطلب نهجا متعدد الجوانب مع التزام قوي واستثمار كبير من جميع أصحاب المصلحة في الطيران، بما في ذلك الحكومات. واقترحت صناعة الطيران، كجزء من إطار العمل العالمي هذا، مبادئ لاستخدام تدابير قائمة على آليات السوق في الطيران الدولي.

١٧-٣-٣٣ أوضحت منظمة السياحة العالمية، في ورقة العمل WP/174، أنها تلتزم طرقا، من أجل السياحة، للتكيف مع تغير المناخ وتخفيف الانبعاثات، مع تعزيز المساهمة في قطاع التنمية الاجتماعية والاقتصادية. وقدمت منظمة السياحة العالمية، في هذا السياق، بيانا لموقفها من نقل المسافرين جوا، ليُنظر فيه في وضع إطار عمل سياسي عام بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.

١٧-٣-٣٤ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات التي قدمتها الهند في ورقة العمل WP/117، والمعلومات التي قدمها المجلس الدولي للمطارات في ورقة العمل WP/241.

١٧-٣-٣٥ قدم الأمين العام ورقة العمل WP/262، التي احتوت على مقترح باتخاذ الجمعية العمومية قرارا يحل محل التنسيقات المرقمة من الحرف طاء إلى الحرف لام (أي من التاسع إلى الثاني عشر) الملحقة بالقرار A36-22، يهدف إلى تسهيل المداولات في أثناء دورة الجمعية العمومية.

١٧-٣-٣٦ عرضت ورقة العمل التقدم المحرز في عمل المنظمة في هذا المجال منذ الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران المدني وتغير المناخ، بما في ذلك المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة المنعقد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩، والاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة، المنعقد في شباط/فبراير ٢٠١٠، وندوة الأيكاو حول الطيران وتغير المناخ، المنعقدة في أيار/مايو ٢٠١٠. ووصفت ورقة العمل أيضا العمل الذي اطلع به الفريق غير الرسمي الذي أنشأه رئيس المجلس، لدعم إعداد نص مشروع قرار بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، الذي ركز على ثلاث مسائل رئيسية يمكن فيها تحقيق التقدم الذي طلبه الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وهي: (١) استطلاع أهداف أكثر طموحا؛ (٢) وضع إطار عمل للتدابير القائمة على آليات السوق؛ (٣) وضع تدابير لمساعدة الدول. وبحث الفريق أيضا مسألة إدراج أحكام جديدة لتعكس التقدم

المحرز في أنواع وقود الطائرات البديلة المستدامة؛ وضرورة استطلاع آثار تغير المناخ على عمليات الطيران الدولي؛ وعمل الايكاو المتصل بمبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا.

٣٧-٣-١٧ أكد الأمين العام الفرضيات الرئيسية الأربع التي اعترف بها المجلس باعتبارها الفرضيات التي ينبغي أن يقوم عليها العمل في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ في الايكاو، وهي:

- (أ) الفرضية الأولى أنه لا تُعزى أي التزامات لدول منفردة. وإنما تعالج الايكاو الانبعاثات من قطاع الطيران الدولي ككل ولا تعالج أي التزامات محددة لدول منفردة أو لطيرانها الداخلي؛
- (ب) الفرضية الثانية أن أي قرار تتخذه الايكاو لا ينبغي أن يؤثر في المبادئ أو المفاوضات الجارية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن المناخ. فثمة خلافات واضحة جدا بين ما كلفت به الايكاو وما كلفت به اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية. فما كلفت به الايكاو ينحصر في الطيران الدولي الذي هو ذو طبيعة عالمية، بينما تتناول اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ الانبعاثات من جميع القطاعات الداخلية الأخرى؛
- (ج) الفرضية الثالثة أنه لن يتخذ أي قرار للحد من التنمية المستدامة للطيران الدولي أو التأثير فيها، عملاً بأحكام اتفاقية شيكاغو؛
- (د) الفرضية الرابعة هي تعيين حلول عالمية تنطبق على الجميع، بناء على مبادئ وأحكام اتفاقية شيكاغو.

٣٨-٣-١٧ اقترح الأمين العام، في هذا الصدد، النص المتصل بالأهداف متوسطة الأجل في الفقرات ٥ و ٦ و ٧ من منطوق التذييل لورقة العمل WP/262. وفيما يتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق، قُصد بالنص المقترح في الفقرات ١٤ و ١٥ و ١٦ من منطوق التذييل أن يكون بمثابة أساس لبدء المناقشات وتيسير التقدم في وضع نص مقبول أثناء دورة الجمعية العمومية. وفيما يتعلق بالأحكام الخاصة بمساعدة الدول، اشتمل النص المقترح في الفقرات ١٠ و ١١ و ١٢ من منطوق التذييل على حكم يتعلق بإرشادات الايكاو، وغيرها من المساعدة الفنية للدول في إعداد خطط عملها. وأدرج كذلك حكم بشأن مساعدة الدول في الفقرة ٢٠ من منطوق التذييل.

٣٩-٣-١٧ بُذل كل جهد ممكن في إعداد نص مشروع القرار لكي يعكس بالضبط نصاً من اتفاقات سابقة، كما هي معروضة في التذييل "تقلاً" كمرجع. وأخذت التعليقات التي أبدتها المندوبون في الحسبان لدى صياغة الأحكام الباقية.

٤٠-٣-١٧ لاحظت اللجنة التقدم الكبير الذي أحرزته الايكاو في ميدان الطيران الدولي وتغير المناخ منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

٤١-٣-١٧ لاحظ رئيس اللجنة التنفيذية أن ثمة وجهات نظر مختلفة بين الدول واقترح تشكيل فريق غير رسمي لمساعدة الرئيس على وضع أفضل طريق للسير إلى الأمام. وقد شكل رئيس اللجنة التنفيذية هذا الفريق غير الرسمي، بتمثيل جغرافي مناسب (استراليا، بلجيكا، البرازيل، كندا، الصين، فرنسا، ألمانيا، الهند، اليابان، المكسيك، نيجيريا، جمهورية كوريا، الاتحاد الروسي، المملكة العربية السعودية، سنغافورة، جنوب أفريقيا، الإمارات العربية المتحدة، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة) لإحراز تقدم في صياغة القرار المرفق بورقة العمل WP/262، مراعيًا أن جميع ورقات العمل الأخرى ستبقى على الطاولة. ولاحظت اللجنة أن دولاً أخرى، وهي الأرجنتين، وبربادوس، وكوبا، ومصر، يمكن أن تشترك في الفريق غير الرسمي.



١٧-٣-٤٢ قدمت إلى اللجنة قبيل إغلاق جلستها الرابعة، رسالة بالفيديو من الأمين التنفيذي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. أبرزت الرسالة أن الأيكاو قادت الطريق بوضع خطة عمل عالمية بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وتشتمل على هدف عالمي لتحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المئة حتى عام ٢٠٥٠. وأشارت أمانة الاتفاقية الإطارية إلى أنه ينبغي استطلاع أوجه التآزر بين الأيكاو وأمانة الاتفاقية، مع احترام استقلال المنظمين وعملهما المتميز في اتخاذ قراراتهما. ولاحظت أيضا أن التوفيق بين المبدأ المتعلق بالمسؤوليات المشتركة لكن المتباينة، بموجب الاتفاقية الإطارية ومبادئ عدم التمييز في إطار الأيكاو، يستدعي احتراماً متبادلاً بين العمليتين، والقيادة السياسية والتفكير الابتكاري. وقد شجعت أمانة الاتفاقية الإطارية الجمعية العمومية على التصرف باتخاذ إجراء شجاع واعتماد قرار بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. ولاحظت أن عملية إبلاغ أمانة الاتفاقية بتدابير عملية لتنظيم الانبعاثات ستكون مساهمة هامة من القطاع في نتيجة مؤتمر كنكون.

١٧-٣-٤٣ وعرض رئيس اللجنة التنفيذية نتائج الفريق العامل غير الرسمي والتقرير عن هذا البند. وأفاد أن الفريق العامل غير الرسمي اجتمع عدة مرات وأجرى مناقشات موضوعية في جو حقيقي من التعاون. وتمكن الفريق من إحراز تقدم كبير وسد معظم الثغرات. غير أنه لا تزال هناك مجالات اختلاف ويوضح النص المقترح في القرار ١٧/٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الأيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ أفضل نص توافقي توصل إليه رئيس اللجنة.

١٧-٣-٤٤ وهكذا، عرض على الجمعية العمومية القرار ١٧/٢ المنبثق عن استحداث المعلومات الواردة في التذييلات (طاء) و (باء) و (كاف) و (لام) من القرار ٣٦-٢٢ لاعتماده.

#### القرار ١٧/٢: بيان موحد بسياسات وممارسات الأيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

**لما كانت** الأيكاو 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؛

**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 ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦ فبراير ٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) إلى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة المتأنية من "وقود صهاريج الطائرات" (الطيران الدولي) أو تخفيضها، وذلك بالعمل من خلال الأيكاو (المادة ٢-٢)؛

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

**ولما كان** التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، والذي أعده، بناء على طلب من الايكاو، فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفذة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييما شاملا لتأثير الطيران على الغلاف الجوي؛

**ولما كان** فريق الخبراء الحكومي الدولي قد سلم في تقريره الخاص بأن آثار بعض أنواع الانبعاثات المتأنية من 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؛

**ولما كانت** الايكاو قد طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يدرج تحديثا للاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧ وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام ٢٠١٤؛

**وإن تشير** الى الرأي العلمي القائل بأن الزيادة في متوسط درجة الحرارة في العالم فوق المستويات السابقة لعصر النهضة الصناعية ينبغي ألا تتجاوز درجتين مؤيتين؛

**وإن تقر أيضا** 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؛

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

**وإن تسلّم** بأن هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستنبق نتائج المفاوضات في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يمثل مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

**وإن 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؛

**وإن تسلّم** بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا الى تحقيق التخفيض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقا، وبأنه يتعين النظر في أهداف أكثر طموحا لرسم مسار مستدام للطيران؛

**وإن تشير** الى أن النهوض بالنمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتمثل في تطوير التكنولوجيا ووضع القواعد القياسية وتحديد التدابير التشغيلية والقائمة على السوق لخفض الانبعاثات؛

**وإن تلاحظ** أن الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ المنعقد في عام ٢٠٠٩ أعلن أن الايكاو ستباشر عملية لوضع اطار 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 للايكاو وتنبيلاتها بغية التعجيل بإتمام تلك العملية؛

**وإن 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؛

**وإن تشير** أيضا إلى أن المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة وضع إطارا عالميا تابعا للايكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة؛

**وإن تسلّم** 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؛

**وإن تؤكد** أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات؛

**ولما كان** بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة كآليات التنمية النظيفة، مثلا تفيد مشاريع تهم الدول النامية؛

**وإن تؤكد** أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من الطيران الدولي تقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، **وإن تلاحظ** الالتزامات 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، بغية تحقيق النمو غير المتأثر بالكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاتها من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

**وإن تسلّم** بالحاجة إلى رصد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهيكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

**وإن تسلّم** بما أحرزته الايكاو من تقدم في تنفيذ مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا وبالدعم الكبير الذي قدمته الايكاو لهذه المبادرة، ولا سيما من خلال وضع منهجية مشتركة لحساب انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من السفر الجوي؛

### **فإن الجمعية العمومية:**

١- **تقرر** بأن يحل هذا القرار، إلى جانب القرار ١/١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة، والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، محل القرار ٣٦-٢٢ للجمعية العمومية، ويشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **تطلب** من المجلس:

أ) أن يكفل اضطلاع الايكاو بدورها القيادي المستمر في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة؛

(ب) أن يواصل دراسة الخيارات في مجال السياسة العامة للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو تخفيضه وإعداد اقتراحات ملموسة وإسداء مشورة، في أقرب وقت ممكن، لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 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 مجدداً على ما يلي:**

(أ) ينبغي أن تواصل الايكاو اتخاذ مبادرات لنشر معلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران وبفهم والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن حلول لمعالجة انبعاثات الطيران؛

(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؛

٤- **تقرر** أن تعمل الدول والمنظمات ذات الصلة من خلال الايكاو لتحسين كفاءة الوقود على الصعيد العالمي بنسبة متوسطة قدرها ٢٪ سنويا حتى عام ٢٠٢٠ ولتحقيق هدف عالمي طموح في مجال تحسين كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنويا 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 يعزو التزامات لدول بمفردها، وأن الظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأثية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تتبرع كل دولة في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٦- **تقرر أيضا**، دون عزو أي التزامات محددة لدول بمفردها، 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 المتأثية من الطيران الدولي ابتداء من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان ما يلي:

(أ) الظروف الخاصة لكل بلد من البلدان النامية وقدراته؛

(ب) أن الظروف المختلفة لكل دولة وقدراتها ومساهمتها في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأثية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تتبرع كل دولة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

(ج) ربما تتخذ بعض الدول إجراءات أكثر طموحا قبل عام ٢٠٢٠، وهو ما قد يقابل زيادة الانبعاثات الناجمة عن نمو النقل الجوي في الدول النامية؛

(د) نضج أسواق الطيران؛

- (هـ) النمو المستدام لصناعة الطيران الدولي؛
- (و) أن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في حركة المرور الجوي الدولي، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثًا، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛
- ٧- **تتفق** على أن تستعرض، في دورتها الثامنة والثلاثين، الهدف المذكور في الفقرة ٥ أعلاه على ضوء الدراسات الجديدة حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛
- ٨- **تطلب** من المجلس أن يستكشف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، 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 الثامنة والثلاثين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات عن الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.
- ٩- **تشجع** الدول على تقديم خطط عملها التي تبين سياساتها وإجراءاتها، وعلى إبلاغ الإيكاو سنويًا عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛
- ١٠- **تدعو** الدول، التي تود أن تعد خطط عملها، إلى عرض تلك الخطط على الإيكاو بنهاية يونيو ٢٠١٢، لكي يتسنى للإيكاو أن تجمع المعلومات بشأن تحقيق 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 تحتاج إليها؛
- ١١- **تطلب** من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بأهداف طموحة وأن يقدم إرشادا لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم خطط عملها، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٢، على أساس طوعي، للإيكاو وغير ذلك من أنواع المساعدة الفنية للدول في إعداد خطط عملها؛
- ١٢- **تقرر** أن الحد الأدنى لعتبة نشاط الطيران الدولي البالغة ١ في المائة من مجموع إيرادات نقل الأطنان الكيلومترية يجب أن تطبق على خطط العمل التي تقدمها الدول على النحو التالي:
- (أ) لا يتوقع من الدول التي يقل نشاطها عن العتبة أن تقدم خطط عمل لتحقيق الأهداف العالمية؛
- (ب) الدول التي يقل نشاطها عن العتبة، لكنها وافقت سبب آخر على التبرع بمساهمة في تحقيق الأهداف العالمية، يتوقع منها أن تقدم خطط عمل؛
- ١٣- **تطلب** من المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، كي تنظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛
- ١٤- **تحث** الدول على احترام المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، لدى تصميم تدابير جديدة قائمة على السوق وتنفيذ التدابير الموجودة لأغراض الطيران الدولي، وعلى الدخول في مفاوضات بناءة ثنائية و/أو متعددة الأطراف للتوصل إلى اتفاق؛

١٥- **تقرر** أن العتبة الدنيا لنشاط الطيران الدولي، وفقا للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق، بنسبة ١ في المائة من مجموع إيرادات الأطنان الكيلومترية يجب أن تطبق على التدابير القائمة على آليات السوق، على النحو التالي:

(أ) ينبغي أن تكون عمليات الطائرات التجارية للدول التي يقل نشاطها عن العتبة مؤهلة للإعفاء من تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق التي وضعت على مستويات وطنية وإقليمية وعالمية؛

(ب) ربما ترغب الدول والأقاليم التي تطبق تدابير قائمة على آليات السوق في أن تنتظر أيضا في إعفاء صغار المشغلين الآخرين للطائرات؛

١٦- **تطلب** من المجلس أن يستعرض العتبة الدنيا للتدابير القائمة على آليات السوق الواردة في الفقرة ١٥ مكررا، مع مراعاة الظروف الخاصة للدول والآثار المحتملة على صناعة الطيران وأسواقه، وفيما يخص المبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق، وذلك بنهاية عام ٢٠١١؛

١٧- **تحث** الدول على استعراض التدابير القائمة على آليات السوق المعمول بها والمزمعة في مجال الطيران الدولي لضمان مطابقتها للمبادئ التوجيهية المدرجة في الملحق والأحكام الواردة في الفقرتين ١٥ و ١٦ أعلاه؛

١٨- **تطلب** من المجلس أن يقوم، بدعم من الدول الأعضاء والمنظمات الدولية، بمواصلة استطلاع جدوى إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بواسطة إجراء مزيد من الدراسات بشأن الجوانب الفنية والفوائد البيئية والآثار الاقتصادية لتلك الخطة وطرائقها، مع مراعاة نتائج المفاوضات بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ والتطورات الدولية الأخرى، عند الاقتضاء، والإبلاغ عن التقدم المحرز كي تنتظر فيه الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة والثلاثين؛

١٩- **تسلم** بأن الخطط الطوعية لمقابلة الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية مقابلة للانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، و**تدعو** الدول إلى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ إجراءات مبكرة على استخدام مقابلة الكربون، لا سيما بواسطة استخدام الاعتمادات المتأنتية من الخطط المعترف بها دوليا مثل آلية التنمية النظيفة؛

٢٠- **تطلب** من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم الوسائل المقابلة للكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الايكاو لحساب انبعاثات الكربون، التي ستساعد على تأمين الاتساق في تنفيذ برامج مقابلة الكربون؛

٢١- **تطلب** من المجلس أن يُبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأنتية من الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء إجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الايكاو؛

٢٢- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي:

(أ) أن يدرس ويحدد ويضع عمليات وآليات لتيسير تقديم المساعدة الفنية والمالية إلى البلدان النامية، وكذلك تيسير وصولها إلى الموارد المالية القائمة والجديدة، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات والإبلاغ عن التقدم المحرز، بما في ذلك العمليات والآليات التي أُعدت، والنتائج المحققة، والتوصيات الأخرى، وذلك بصورة أولية قبل نهاية عام ٢٠١٢ وخلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية؛

(ب) أن يشرع في اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

٢٣- **تطلب من الدول القيام بما يلي:**

أ) 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 تقرير التقييم الرابع الذي صدر مؤخرا؛

ب) أن تكفل أن تتضمن عمليات التقييم الدولي المقبلة لتغير المناخ، التي يضطلع بها فريق الخبراء الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، معلومات محدثة عن الآثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي؛

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

د) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من الانبعاثات المتأتية من الطيران؛

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؛

و) أن تقلل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغير ذلك من العوائق المؤسسية بما يتيح تطبيق المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة حركة المرور الجوي بغرض استخدام المجال الجوي بكفاءة من حيث البيئة؛

ز) أن تعد اجراءات تتصل بالسياسة العامة للتعجيل بتطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران ونشرها واستخدامها؛

ح) أن تعمل معا، من خلال الايكاو والهيئات الدولية ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات؛

ط) أن 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 المتأتية من الطيران؛

٢٤- **تطلب من المجلس القيام بما يلي:**

أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي الى تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران أو الحد منها، ويجري مزيدا من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ؛

ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية تنبؤية 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) أن يقدم الإرشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الإقليمية لمساعدة الدول الأعضاء 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 برامجها المختلفة؛
- (هـ) أن يعد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون، بحلول عام ٢٠١٣؛
- (و) أن يقوم بمزيد من العمل بشأن الآلية ذات الصلة لقياس كفاءة الوقود، بما في ذلك وقود طيران الأعمال الدولي، وتحديد أهداف تكنولوجية وتشغيلية على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛
- (ز) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو صناعة الطيران الى المشاركة الفعالة في العمل على توفير أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران؛
- (ح) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول الى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛
- (ط) أن يواصل إعداد الأدوات اللازمة لتقييم المنافع المقترنة بتحسين إدارة الحركة الجوية، ويكثف جهوده من أجل إعداد إرشادات جديدة بشأن التدابير التشغيلية لتخفيض الانبعاثات المتأنية من الطيران الدولي؛
- (ي) أن ينفذ تركيزا على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على تطوير إدارة حركة المرور الجوي بما يحقق أقصى منفعة بيئية من حركة المرور الجوي ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة المتأنية من الطيران المدني؛
- (ك) أن يعين منهجيات معيارية مناسبة وآلية لقياس/تقدير، ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، ودعم الدول لعمل الإيكاو في قياس التقدم المحرز وذلك بواسطة الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بحركة المرور الجوي واستهلاك الوقود؛
- (ل) أن يطلب من الدول أن تواصل دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة، الناجمة عن الطيران الدولي؛
- (م) أن يجري دراسة لامكانية تطبيق آلية التنمية النظيفة الواردة في بروتوكول كيوتو على الطيران الدولي؛
- (ن) أن يرصد وينشر المعلومات ذات الصلة عن الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي وما يرتبط بها من هياكل أساسية، وذلك بالتعاون مع منظمات دولية أخرى ذات صلة ومع صناعة الطيران؛



س) أن يواصل التعاون مع مبادرة الأمم المتحدة المحايدة مناخيا، ويحرص على تصدُّر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، والمضي قدما في إعداد وتنفيذ الإستراتيجية الخاصة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز الممارسات الإدارية المستدامة المتبعة داخل المنظمة.

-----

## 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 تساهم في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛
- (د) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تتسم بالشفافية والبساطة من الناحية الإدارية؛
- (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 تحد من تسرب الكربون وتشوهات الأسواق إلى أدنى حد؛
- (ح) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تضمن التعامل مع قطاع الطيران الدولي على أساس الإنصاف فيما يتعلق بالقطاعات الأخرى؛
- (ط) ينبغي للتدابير القائمة على 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 السوق أن تفرض عبئا اقتصاديا غير مناسب على الطيران الدولي؛
- (ك) ينبغي للتدابير القائمة على السوق أن تيسر الوصول إلى جميع أسواق الكربون بشكل ملائم؛
- (ل) ينبغي تقييم التدابير القائمة على 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 السوق أن تتضمن أحكام "الحد الأدنى"؛
- (ن) عندما تُسفر التدابير القائمة على السوق عن إيرادات، يوصى بقوة 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 اعتمادا على التدابير القائمة على السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.