



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

مونتريال، من ١١ إلى ١٣/٥/٢٠١٦

- البند رقم ١: استعراض مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران المدني
- البند رقم ٢: التوصيات الموجهة إلى الدورة ٢٠٨ للمجلس

التطورات بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو (مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه أنشطة المنظمة الرامية إلى وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، وذلك استجابة لطلب الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين المنعقدة في عام ٢٠١٣. وبذل مجلس الإيكاو والفريق الاستشاري لشؤون البيئة (EAG) المنبثق عنه والفريق الرفيع المستوى المعني بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (HLG-GMBM) جهوداً حثيثة مدعومة بالمساهمات الفنية التي تقدمها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP).

وبالإضافة إلى ذلك، عُقدت جولتان من الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADs) بشأن التدابير القائمة على آليات السوق خلال أبريل ٢٠١٥ ومارس وأبريل ٢٠١٦، وهي تشمل جميع الأقاليم التي تدخل في مجال عمل الإيكاو، لتحيط المشاركين علماً بأعمال الإيكاو ولإطلاعهم على مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي. ويرد موجز عن نتائج جولتي الحوارات العالمية في مجال الطيران في ورقة عمل الاجتماع الثالث الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (HLM-GMBM-WP/3).

وبناءً على التقدم الذي أحرزته المنظمة منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، قرر المجلس عرض مشروع نص قرار الجمعية العمومية على نظر الاجتماع الرفيع المستوى (انظر المرفق).

وترد في الفقرة ٥ الإجراءات المعروضة على الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

المراجع:
الوثيقة (Doc 10022) - "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٤/١٠/٢٠١٣)
ستكون جميع الوثائق متاحة على موقع الإنترنت التالي الخاص بالاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق:

<http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

١- المقدمة

١-١ قررت الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها الثامنة والثلاثين المنعقدة في عام ٢٠١٣، من خلال القرار ١٨-٣٨ (الفقرتين ١٨ و ١٩)، "وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي، [وطلبت] إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، أن:

(أ) يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

(ب) تنظم حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

(ج) تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة المنصوص عليها في الفقرات من ٢٠ إلى ٢٤ أدناه، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكافو؛

(د) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المذكورة في الفقرات (أ) و(ب) و(ج) أعلاه، لكي تتخذ الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛".

٢- الفريق الاستشاري لشؤون البيئة

١-٢ في أعقاب الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، أنشأ مجلس الإيكافو الفريق الاستشاري لشؤون البيئة، الذي يتألف من ١٧ عضواً من أعضاء المجلس وممثل عن اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) للإشراف على جميع الأعمال المتعلقة بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك بالاقتران مع ما تقدمه لجنة حماية البيئة من دعم فني. وعقد الفريق الاستشاري لشؤون البيئة ١٥ اجتماعاً في الفترة الممتدة من مارس ٢٠١٤ إلى يناير ٢٠١٦.

٢-٢ وأحرز الفريق الاستشاري لشؤون البيئة تقدماً مبدئياً مستخدماً مقترحاً "تمهيدياً" ينطلق من اقتراح أساسي بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق سعياً إلى استثارة النقاش وتفعيل عمليات التحليل فيما يتعلق بمزايا وعيوب عناصر التصميم مما يتيح إدخال تحسينات على المقترح التمهيدي.

٣-٢ وشملت المجموعة الأولية من التحليلات الفنية للمقترح التمهيدي الذي دعا إليه الفريق الاستشاري لشؤون البيئة والمجلس تقييم ما يلي: حجم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المقبلة الناجمة عن الطيران الدولي والآثار المترتبة على التكلفة الإجمالية لتحقيق انعدام النمو الكربوني ابتداءً من عام ٢٠٢٠؛ والآثار المترتبة على تكاليف استخدام عمليات المزج بين عامل نمو الانبعاثات الخاص بالمشغل الفردي ومتوسط عامل النمو الخاص بقطاع الطيران الدولي، فيما يتعلق بتوزيع شروط التعويض؛ وإجراء تعديلات لشروط التعويض، ومثال ذلك ما يتعلق بالجهات السريعة النمو، والجهات المبكرة الانتقال، والجهات المستجدة؛ والإعفاءات الفنية وإعفاءات الطرق للدول ومن الدول التي تسجل نسب منخفضة من الانبعاثات. وأتمت لجنة حماية البيئة تحليلاتها الأولية وعرضت النتائج المتعلقة بذلك على الاجتماع السابع للفريق الاستشاري لشؤون البيئة في أكتوبر ٢٠١٤.

٤-٢ وتُلب في أواخر عام ٢٠١٤ إجراء تحليلات إضافية جرى التركيز فيها على تقييم النهج المختلفة فيما يتعلق بتوزيع شروط التعويض، وشملت ما يلي:

أ) تنقيح التحليلات الفنية المعروضة على الاجتماع السابع للفريق الاستشاري لشؤون البيئة، بما في ذلك استخدام مختلف عوامل النمو (الدينامية) عبر الزمن؛

ب) إجراء تحليلات للنهج القائم على الطرق الجوية، بما في ذلك تحديد الطرق، واستخدام المعايير المختلفة، وكذلك المقاييس المخصصة لتصنيف الطرق؛

ج) إجراء تحليلات لنهج تراكمي قائم على الانبعاثات المسجلة عبر الزمن؛

د) إجراء مقارنة لمختلف النهج فيما يتعلق بتوزيع شروط التعويض.

٥-٢ وأتمت لجنة حماية البيئة التحليلات الإضافية وعرضت نتائج جميع التحليلات الفنية على الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة في يناير ٢٠١٦.

٦-٢ وبالإضافة إلى ذلك، كثيراً ما كان الفريق الاستشاري لشؤون البيئة يحاط علماً بما يستجد من أنشطة تضطلع بها لجنة حماية البيئة في إطار وضع توصيات بشأن عناصر التصميم الفنية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وهي: الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ومعايير وحدة الانبعاثات؛ والسجلات. ووافق الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في فبراير ٢٠١٦ على التوصيات، على النحو الذي قُدمت في الاجتماع، لتُستخدم على أساس العمل المقبل للجنة حماية البيئة، رهناً بمزيد من القرارات التي يتخذها المجلس وتتخذها الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٣- الحوارات العالمية في مجال الطيران

١-٣ تلبية لطلب الجمعية العمومية المتمثل بتنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي (الفقرة ١٩ ب) من القرار ٣٨-١٨)، عقدت الإيكاو جولتين من الحوارات العالمية في مجال الطيران بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق خلال أبريل ٢٠١٥ ومارس-أبريل ٢٠١٦، وهي تشمل جميع الأقاليم التي تدخل في مجال عمل الإيكاو. وتُمثل الهدف من هذه الحوارات فيما يلي: تبادل المعلومات بشأن التدابير العالمية القائمة على آليات السوق والدور الذي تضطلع به في إطار مجموعة من التدابير المتخذة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي؛ وإحاطة المشاركين بمعلومات دائمة التحديث بشأن عمل الإيكاو المتمثل في وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق؛ وإطلاع المشاركين على مشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح؛ وتوفير الفرص اللازمة لتلقي ردود الأفعال الصادرة عن الدول الأعضاء والمنظمات المعنية؛ والاضطلاع بدور تحضيرية للاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق ولاحقاً للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

٢-٣ ويرد موجز عن نتائج جولتي الحوارات العالمية في مجال الطيران في ورقة عمل الاجتماع الثالث الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق.

٤- الفريق الرفيع المستوى ومشروع نص قرار الجمعية العمومية

١-٤ نظر الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة الذي عُقد في يناير ٢٠١٥ في مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الذي أُعدَّ مع مراعاة التقدم المحرز والآراء التي أُعرب عنها خلال المداولات السابقة التي أجراها الفريق الاستشاري لشؤون البيئة.

٢-٤ وأوصى الاجتماع الخامس عشر للفريق الاستشاري لشؤون البيئة بإنشاء فريق رفيع المستوى معني بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق لتيسير تقريب وجهات النظر سعياً إلى وضع الصيغة النهائية لمشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، لتُعرض لاحقاً على نظر المجلس، ووافق المجلس على هذه التوصية. ويتألف هذا الفريق من ممثلين رفيعي المستوى عن قطاع الطيران و/أو النقل الجوي ينتمون إلى ١٨ دولة عضواً في المجلس، مع مراعاة التمثيل الجغرافي.

٣-٤ وعقد الفريق الرفيع المستوى المعني بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق لقاءين (من ٢٤ إلى ٢٥ فبراير، ومن ١٣ إلى ٢٠١٦/٤/١٥) لاستعراض مشروع نص قرار الجمعية العمومية والتقدم المحرز في إطار تحسين وتوضيح عدد من الأحكام الواردة في مشروع النص.

٤-٤ وبناءً على الآراء التي أُعرب عنها خلال الاجتماع الأول لهذا الفريق والتي تفيد بأنه ينبغي تخصيص أوقات إضافية للمشاورة الثنائية والمتعددة الأطراف بين الأعضاء، تضمّن الاجتماع الثاني عقد جلسات تشاورية غير رسمية لمجموعات صغيرة سعياً إلى تيسير إمكانية التقارب في وجهات النظر بشأن مواضيع محددة، وهي: سبل تحقيق التمايز دون التمييز؛ والسلامة البيئية وتغطية الانبعاثات؛ وتوزيع الالتزامات، التي كانت مرتبطة بالفقرات ٧ و ٨ و ٩ و ١٢.

٥-٤ وتم تقديم وجهات النظر والأفكار والتوضيحات النصية، بوصفها النتائج التي آلت إليها مشاورة المجموعة الصغيرة:

أ) الفقرة ٧ (الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي):

١) قبل بعض الأعضاء النص على النحو الذي ورد؛

٢) أدخلت تحسينات على النص في الفقرة ٧ في إطار ما يتعلق باختيار المعايير، على النحو التالي:

أ) الأطنان الكيلومترية الإيرادية (RTKs) - كانت هناك مواقف مؤيدة لاستخدام الأطنان الكيلومترية الإيرادية (RTKs) بوصفها معياراً من المعايير، في حين أن البعض فضّل استخدام الأطنان الكيلومترية الإيرادية دون غيرها؛

ب) الدخل القومي الإجمالي (GNI) للفرد الواحد - أعرب البعض عن قلقه بشأن استخدام "الدخل القومي الإجمالي للفرد الواحد" واقترح استخدام مؤشرات أخرى محتملة في إطار جمعها مع الأطنان الكيلومترية الإيرادية، بما في ذلك جداول الاشتراكات الخاصة بالإيكو والجداول القياسية للأمم المتحدة؛

ج) وأعرب البعض الآخر عن موقف مؤيد لاستبدال هذين المعيارين بمعيار الدول المتقدمة والدول النامية؛

٣) واقترح البعض نهجاً محتملاً يشمل جميع الدول في بادئ الأمر، يقوم على معايير تتيح إمكانية الانسحاب من الخطة؛

- ٤ (وأيد البعض الآخر تعزيز الدعوة إلى التطبيق الطوعي في الفقرة ٧ (د)؛
٥ (واقترح بعض الأعضاء نهجاً يقوم على المساهمات المقررة وطنياً؛

(ب) الفقرة ٨ (إعفاءات قائمة على الطرق الجوية):

- ١ (اقترح نص بديل للتوضيح (على النحو الوارد في الفقرة ٨ من المرفق)؛
٢ (كان هناك طلب لمزيد من التوضيح فيما يتعلق بالرحلات الجوية التي يتعين إدراجها في الفقرة الفرعية ٨ (ب) أو استبعادها عنها؛
٣ (واقترح البعض دمج الفقرتين ٧ و ٨ بالاضطلاع بتنفيذ تدريجي باستخدام نهج قائم على الطرق الجوية؛
٤ (واقترح أحد الأعضاء حذف الفقرة بأكملها أو إعادة صياغتها لجعلها مترابطة مع الفقرتين ٧ و ٩؛

(ج) الفقرة ٩ (توزيع شروط التعويض):

- ١ (اقترح نص بديل لتوضيح الصيغة (على النحو الوارد في الفقرة ٩ من المرفق)؛
٢ (واقترح البعض استخدام متوسط ٣ سنوات للانبعثات الصادرة في الأعوام المحيطة بعام ٢٠٢٠، بدلاً من انبعثات عام ٢٠٢٠، بوصفها خط أساس الخطة، مع ضمان ألا يتسبب ذلك في تأخير التنفيذ؛
٣ (وقبل البعض بالنهج القطاعي البالغة نسبته ١٠٠٪ في حين اقترح البعض الآخر نهجاً أكثر دينامية من خلال الانطلاق بنهج قطاعي بنسبة ١٠٠٪ ومن ثم زيادة استخدام المعدلات الفردية مع مرور الوقت؛
٤ (ورأى البعض الأهمية المتمثلة في الموازنة بين توقيت النهج الدينامي وتوقيت التنفيذ التدريجي؛
٥ (واقترح أحد الأعضاء تخصيص نسبة أعلى للكمية التي يتعين تعويضها بالنسبة إلى مشغلي الطائرات من البلدان المتقدمة؛

(د) الفقرة ١٢ (عدم إعادة توزيع الانبعثات المعفاة): مع أنه كان هناك اتفاق واسع على هذه الفقرة، اعترف البعض بأنها ترتبط بالقرارات المتعلقة بالفقرات ٧ و ٨ و ٩ وتعتمد على هذه القرارات؛

(هـ) فقرة جديدة: اقترح البعض إدراج فقرة جديدة بشأن عدم تكرار التطبيق بالنسبة لانبعثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي خارج نطاق التدابير العالمية القائمة على آليات السوق الخاصة بالإيكاو، على النحو التالي:

"عاشراً - تؤكد أن الدول لا تدرج الطيران الدولي في نطاق تدابيرها الوطنية أو الإقليمية القائمة على آليات السوق، من أجل تفادي التطبيق المكرر بشأن انبعثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي خارج نطاق خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي (COSIA)؛"

(و) وكان هناك اقتراح يرمي إلى تسليط الضوء على جميع أحكام مشروع نص قرار الجمعية العمومية التي تسمح باختلاف المعاملة (على النحو الوارد في الفقرات ٦ و ٧ و ٨ و ٩ و ١٠ و ١٢ و ١٨ و ١٩ من المرفق)؛

(ز) واقترح البعض توحيد الأحكام المتعلقة ببناء القدرات (انظر الفقرة ١٨ من المرفق).

٦-٤ وقدّم بعض أعضاء الفريق الرفيع المستوى المعني بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق وجهات نظرهم بشأن فقرات مشروع النص غير تلك المشار إليها في الفقرة ٤-٥ أعلاه؛ ولكن نظراً لضيق الوقت، لم يكن بالإمكان أن يناقش الفريق هذه الآراء على نحو مستفيض.

٧-٤ واعترف الفريق بأن الفقرات ٧ و٨ و٩ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية ستظل تمثل العنصر الأهم الذي لا تزال الآراء متباينة بشأنه، والذي من أجله كانت جميع الدول تشجع بقوة على مواصلة المشاورات الثنائية والمتعددة الأطراف مع الدول الأخرى من أجل مد الجسور بين وجهات النظر وإعداد نص توافقي محتمل، لعرضه على نظر المجلس والاجتماع الرفيع المستوى.

٨-٤ وأحاط المجلس علماً في ٢٠١٦/٤/٢٠ بالتقدم الذي أحرزه الفريق الرفيع المستوى المعني بالتدابير العالمية القائمة على آليات السوق في إطار توضيح مشروع نص قرار الجمعية العمومية، على النحو المبين في الفقرة ٤-٥ أعلاه، وقرر أن مشروع نص قرار الجمعية العمومية المنقح المتاح في المرفق سيُعرض على نظر الاجتماع الرفيع المستوى.

٩-٤ وأحاط المجلس علماً أيضاً بالآراء التي أعرب عنها بشأن فقرات مشروع النص غير تلك المشار إليها في الفقرة ٤-٥ أعلاه، ومثال ذلك انعكاس جميع الجهود المبذولة لمعالجة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي في فقرات الديباجة من مشروع النص؛ وضرورة تسليط الضوء على أفضل ما أحرز من تقدم وإبراز أولوية العناصر الفنية الأخرى التابعة لسلة التدابير والدور التكميلي الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بوصفها أداة مؤقتة لسد الثغرات في مجال الانبعاثات لتحقيق انعدام النمو الكربوني ابتداء من عام ٢٠٢٠ وذلك من خلال تعزيز الفقرات الثلاث الأولى من مشروع النص وتقديم المزيد من التوضيحات فيها؛ ووضع عتبة محددة فيما يتعلق بالضمانات من حيث التكلفة الواردة في الفقرة ١٥ من مشروع النص، وضرورة الاعتراف بالعمل المستمر والمتزايد لآليات التنفيذ الواردة في الفقرة ١٧، والتركيز على كيفية إسهام الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي بقدر أكبر من التركيز على البعد الاقتصادي.

١٠-٤ وطلب المجلس أيضاً إلى الأمانة العامة أن تقوم بتجميع كل المواد الداعمة فيما يتعلق بالمشاركين في الاجتماع الرفيع المستوى، مثل التفسيرات الموضحة بالرسوم البيانية والتوضيحية، ونماذج عن مشروع نص قرار الجمعية العمومية، والبيانات المعنية، وذلك لتوضيح مشروع النص والمساعدة على فهمه؛ وملخصات عن عمليات تحليل فني مختلفة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي تضطلع بها لجنة حماية البيئة؛ ومعلومات أساسية بشأن التقدم المحرز في جميع عناصر سلة التدابير. وهذه المواد ستكون متاحة على موقع الإنترنت الخاص بالاجتماع الرفيع المستوى قبل موعد الدورة الافتتاحية.

٥- الإجراءات المعروضة على الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

١-٥ الاجتماع مدعوٌ إلى القيام بما يلي:

(أ) أن يحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل؛

(ب) أن يستعرض مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، الوارد في المرفق، لإدخال المزيد من التحسينات عليه وأن يقدم توصياته إلى الدورة ٢٠٨ للمجلس.

المرفق

مشروع نص قرار الجمعية العمومية بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
(في ٢٠/٤/٢٠١٦، لعرضه على الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
من ١١ إلى ١٣/٥/٢٠١٦)

لما كان قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد نصَّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق
لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛ **{النص القائم مستمد من الفقرة
١٨ من قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨}**

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، أن يختتم الأعمال المتعلقة
بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية وطرائق هذه الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق،
بما في ذلك آثارها على الجدوى والطابع العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي ومقترح قطاع الطيران وسائر
المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن
تغير المناخ؛ **{النص القائم مستمد من الفقرة ١٩ (أ) من قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨}**

وتذكيراً أيضاً بأن قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، تحديد القضايا
والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات
السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ
الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود
البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛ **{النص القائم مستمد من الفقرة ١٩ (ج) من قرار الجمعية
العمومية ١٨-٣٨}**

وتسليماً بالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في
مجال الطيران المنبثقين عنه، والرامي إلى وضع توصية للخطة العالمية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق وعناصر
التصميم وآليات التنفيذ التابعة للخطة، بما في ذلك تحليل الاتجاهات المختلفة فيما يتعلق بتوزيع الالتزامات؛ **{نص جديد يرمي
إلى إظهار العمل المضطلع به منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية}**

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ١٨-٣٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، تنظيم حلقات تدارس
وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من
الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛ **{النص القائم مستمد من الفقرة ١٩ (ب) من قرار الجمعية العمومية ١٨-
٣٨}**

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦ فيما
يتعلق بجميع المناطق؛ **{نص جديد يرمي إلى إظهار العمل المضطلع به منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية}**

وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير
التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير
الشاملة، بما فيها التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛ **{النص القائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية
العمومية ١٨-٣٨}**

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبَّق على نحو مزدوج ولا ينبغي تعويض انبعاثات ثاني
أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛ **{استناداً إلى نص الفقرة (و) من الملحق بقرار الجمعية العمومية
١٨-٣٨}**

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين بشأن الخطة العالمية للتدابير
القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي يعكس دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما

يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛ **{يعكس خلفية مسألة وضع حل شامل مقارنة بخليط من التدابير القائمة على آليات السوق}**

وتسليماً بالمبادئ والأحكام الخاصة بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، على أن تتولى الدول المتقدمة الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وپروتوكول كيوتو؛ **{النص القائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨}**

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرص المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛ **{النص القائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨}**

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة (كآلية التنمية النظيفة مثلاً) يمكن أن تستفيد منها المشاريع التي تشارك فيها الدول النامية؛ **{النص القائم مستمد من ديباجة قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨}**

ولما كان اتفاق باريس في إطار الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC COP21) ينص على آلية السوق الجديدة الرامية إلى المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة التي يمكن أن تستفيد منها المشاريع التي تشارك فيها الدول النامية؛ **{نص جديد يرمي إلى إظهار اتفاق باريس}**

وترحيباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وأمانات الإيكاو بشأن تطوير منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛ **{نص جديد بشأن منهجيات آلية التنمية النظيفة}**

فإن الجمعية العمومية:

١ - تسلم بالتقدم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة والخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وأي تدابير أخرى، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛ **{سلة من التدابير وتفضيل التدابير غير القائمة على آليات السوق}**

٢ - وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي، وتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛ **{الاعتراف بتعذر إنجاز هدف الحياد الكربوني لعام ٢٠٢٠ من خلال التدابير غير القائمة على آليات السوق}**

٣ - وتشدد على الدور التكميلي الذي تضطلع به الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للعناصر الأخرى الخاصة بسلة التدابير، بوصفها أداة مؤقتة لسد الثغرات في مجال الانبعاثات لتحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛ **{الدور التكميلي للتدابير العالمية القائمة على آليات السوق لبلوغ هدف الحياد الكربوني لعام ٢٠٢٠}**

٤ - وتقرر تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي (COSIA) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي (أي الرحلات الجوية التي تغادر من أحد البلدان وتصل في بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛ **{تتمثل التدابير العالمية القائمة على آليات السوق في خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي}**

٥ - وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة، التي تبذلها الدول الأعضاء وتتعاكس في خطط عملها للتصدي لانبعاثات

ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ الأعمال؛ {المزيد من التقدم بشأن التدابير غير القائمة على آليات السوق}

٦ - وتسلم بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدها الأدنى؛ {الاعتراف بظروف الدول الخاصة} - **السماح بالمعاملة المختلفة**

٧ - وتقرر الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي: {الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي} - **السماح بالمعاملة المختلفة**

(أ) تنطبق مرحلة التنفيذ الأولى اعتباراً من عام ٢٠٢١ على الدول التالية:

(١) الدول التي تُصنّف على أنها ذات دخل مرتفع من حيث الدخل القومي الإجمالي للفرد الواحد في عام ٢٠١٨ (وفقاً لطريقة البنك الدولي في الحساب والنشر)؛ أو

(٢) الدول التي إما تبلغ مشاركتها الفردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ ما يتجاوز ١ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، وإما تبلغ مشاركتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ما يصل إلى ٨٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية؛

(ب) تنطبق مرحلة التنفيذ الثانية اعتباراً من عام ٢٠٢٦ على الدول الإضافية التالية:

(١) الدول المصنّفة على أنها ذات دخل متوسط إلى مرتفع من حيث الدخل القومي الإجمالي للفرد الواحد في عام ٢٠١٨ (وفقاً لطريقة البنك الدولي في الحساب والنشر)؛ أو

(٢) الدول التي إما تبلغ مشاركتها الفردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ ما يتجاوز ٠,٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، وإما تبلغ مشاركتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ما يصل إلى ٩٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية؛

(ج) ولا تنطبق خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي على الدول المصنّفة على أنها من أقل البلدان نمواً أو الدول الجزرية الصغيرة النامية أو البلدان النامية غير الساحلية، ما لم تلب تلك الدول المعيارين (١) و(٢) على حد سواء الواردين في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أعلاه؛ {الإعفاءات الخاصة بأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية}

(د) ومع ذلك، شجعت الدول التي لا تشملها الأحكام الواردة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أعلاه على تحديد مشاركتها طوعاً في الخطة، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي؛ {المشاركة الطوعية}

٨ - وتقرر أنه يجب أن تُطبق خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تتدرج كلاهما في خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٧ أعلاه، تشملها شروط التعويض الخاصة بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي.

(ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٧ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛ **السماح بالمعاملة المختلفة**

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٧ أعلاه، معفاة من شروط التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛ **{تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدها الأدنى}** - **السماح بالمعاملة**

المختلفة

٩ - وتقرر بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محددة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

أ) الكمية المعوّضة = انبعاثات خاصة بالمشغل تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة × عامل نمو القطاع في سنة محددة؛

ب) حيث عامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة - إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة على مستويات عام ٢٠٢٠) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة محددة؛

ج) إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛ **{التوزيع بمعدل قطاعي نسبته ١٠٠٪ بدون إدخال تعديلات فيما يتعلق بالجهات السريعة النمو أو الجهات المبكرة الانتقال}** - **السماح بالمعاملة المختلفة**

١٠ - وتقرر أن الوافد الجديد^١ يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠٢٠، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من المشغلين. **{الناقلون الجدد}** - **السماح بالمعاملة المختلفة**

١١ - وتقرر أنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تفادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛ **{الإعفاءات الفنية}**

١٢ - وتقرر أن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض لأي من المشغلين المدرجين في الخطة؛ **{عدم إعادة توزيع الانبعاثات المعفاة}** - **السماح بالمعاملة**

المختلفة

١٣ - وتحتيط علماً بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن نظام الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدات الانبعاثات التي سيشتريها مشغلو الطائرات، والسجلات المدرجة في خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله بحيث يتسنى تطبيق هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛ **{الرصد والإبلاغ والتحقق، ومعايير وحدة الانبعاثات، والسجلات - توصيات لجنة حماية البيئة}**

١٤ - وتقرر أن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، يحتسب خلالها مشغلو الطائرات ما ينطبق عليهم من شروط التعويض في إطار الخطة، ويقدمون التقارير بالبيانات المطلوبة إلى سلطة وطنية واحدة كل عام؛ **{دورة الامتثال}**

١٥ - وتقرر ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي نظراً إلى أوجه الخلل في السوق، مثل وضع الأسعار المفرطة لوحدة الانبعاثات أو القيود المفروضة على حق دخول أسواق الكربون؛ وفي ظل هذه الظروف، ينبغي

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق الخطة عند سريان مفعولها أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغلو طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

للمجلس أن يتدخل لمراجعة خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي وينظر في المسائل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛ **{الضمانات من حيث التكلفة}**

١٦- وتقرر تطبيق عناصر تصميم خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي حتى نهاية عام ٢٠٣٥، مع إجراء مراجعة دورية كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ تشمل الحاجة إلى تعليق العمل بالخطة نتيجة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية من خلال التدابير غير القائمة على آليات السوق، وآثار الخطة من حيث التكلفة على النحو الذي قد تؤثر فيه على التنمية المستدامة لقطاع الطيران، ويجري بحلول عام ٢٠٣٢ استعراض أي تمديد للخطة إلى ما بعد عام ٢٠٣٥؛ **{المدّة والمراجعة}**

١٧- وتطلب اتخاذ الإجراءات التالية، سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠:

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المعنية فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي ليعتمدها المجلس بحلول يونيو ٢٠١٧؛ **{وضع قواعد الرصد والإبلاغ والتحقق}**

ب) اضطلاع جميع الدول الأعضاء التي ينفذ مشغلو طائراتها رحلات جوية دولية بوضع الترتيبات اللازمة لتطبيق نظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٨/١/١، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على الرصد والإبلاغ والتحقق؛ **{تطبيق قواعد الرصد والإبلاغ والتحقق}**

وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات،

ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع إرشادات ضرورية فيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى دعم مشغلي الطائرات لشراء وحدات الانبعاثات الملائمة في إطار الخطة، وذلك ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛ **{وضع إرشادات خاصة بمعايير وحدة الانبعاثات}**

د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى دعم تطبيق الدول الأعضاء لهذه المعايير؛ **{البرامج المؤهلة}**

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

هـ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع إرشادات ضرورية ترمي إلى دعم إنشاء سجلات في إطار هذه الخطة، ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛ **{وضع إرشادات بشأن السجلات}**

و) اضطلاع المجلس بوضع سجل مركزي موحد برعاية الإيكاو لتفعيل العمل به في موعد أقصاه ٢٠٢١/١/١؛ **{إنشاء سجل مركزي}**

ز) اضطلاع الدول الأعضاء المدرجة في الخطة في مرحلة التنفيذ الأولى بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تنشؤها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو، لتفعيل العمل بها في موعد أقصاه ٢٠٢١/١/١؛ **{إنشاء سجل خاص بمرحلة التنفيذ الأولى للدول}**

ح) اضطلاع الدول الأعضاء المدرجة حديثاً في الخطة في مرحلة التنفيذ الثانية بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تنشؤها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو، لتفعيل العمل بها في موعد أقصاه ٢٠٢٦/١/١؛ **{إنشاء سجل خاص بمرحلة التنفيذ الثانية للدول}**

وفيما يتعلق بنظم إدارة خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي،

ط) اضطلاع المجلس بالإشراف على سير عمل خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي، بدعم من الهيئة الاستشارية الفنية الدائمة ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء، بما في ذلك مراجعة عناصر تصميم الخطة؛ **{نظم إدارة}**

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

(ي) اتخاذ الدول الأعضاء الإجراءات اللازمة لضمان أن يوضع الإطار التنظيمي الوطني اللازم للائتمثال للخطة وإنفاذها بحلول عام ٢٠٢٠. {الإطار التنظيمي}

١٨- وتقرر أن تتخذ الإيكو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠، بما في ذلك: - **السماح بالمعاملة المختلفة**

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

(أ) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للموامة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بتطبيق الدول الأعضاء لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٨/١/١، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة؛ **بناء القدرات بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق**

(ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ **الشراكات بشأن الرصد والإبلاغ والتحقق**

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

(ج) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للموامة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة؛ **بناء القدرات بشأن السجلات**

(د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها بالتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تنشؤها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛ **الشراكات بشأن السجلات**

١٩- وتطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة عن البرامج التي تفي بمعايير وحدة الانبعاثات والتي قد تستفيد منها المشاريع التي تشارك فيها الدول النامية من خلال خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك وحدات الانبعاثات الناجمة عن آلية التنمية النظيفة أو آليات السوق الجديدة أو غيرها من البرامج التي تندرج في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وتشجع الدول على إعداد المشاريع في مجال الطيران؛ **مزيد من الإجراءات بشأن استخدام وحدات الانبعاثات**؛ **السماح بالمعاملة المختلفة**

٢٠- وتطلب إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى المتعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مندرجة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وتشجع الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات؛ **مزيد من الإجراءات بشأن المنهجيات المتعلقة بالطيران**