



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

إدارة آثار الطيران على تغير المناخ

(مقدمة من أستراليا)

الملخص التنفيذي

تبين ورقة العمل هذه موقف أستراليا ازاء وضع الايكافو إطارا استراتيجيا بشأن إدارة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) تقرير الاسراع بوضع إطار استراتيجي لإدارة انبعاثات الطيران.
- ب) تحديد أولويات التدابير التشغيلية والفنية ضمن الإطار.
- ج) التشجيع على وضع نهج متوازن يعزز أيضا التدابير التكميلية الأخرى، مثل الخيارات المفتوحة للتجارة بالانبعاثات.
- د) تقرير تأييد مبادئ التعاون متعدد الأطراف في تشجيع خيارات الاتجار بالانبعاثات للطيران الدولي التي تنفذها الأطراف المتأثرة على أساس الاتفاق المشترك.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي C (حماية البيئة - التقليل إلى أدنى حد من التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة)
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع	قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥

١ - المقدمة

١-١ يعتبر تغير المناخ تحديا عالميا خطيرا تلتزم أستراليا بالتصدي له. وتمثل انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي نحو ٢ في المئة من انبعاثات غازات الدفيئة من منشأ بشري. وتزداد انبعاثات ثاني اوكسيد الكربون من الطيران العالمي بمعدل ٣ في المئة تقريبا في السنة. ومن المهم أن يعالج القطاع آثار انبعاثات الطيران على المناخ.

٢-١ ترى استراليا أن معالجة الانبعاثات من الطيران تتطلب استجابة عالمية فعالة. ونظرا للمسائل العالمية الواضحة المتعلقة بالنهوج الممكنة للتقليل أو الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي، فمن الملائم تماما أن ننظر في هذا من خلال مباحثات متعددة الأطراف. والايكاو هي المنبر الملائم الذي يمكن داخله القيام بهذا. ويحث قرار الجمعية العمومية للايكاو ٣٥-٥ الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير بيئية من طرف واحد من شأنها أن تؤثر سلبيا على النمو المنتظم للطيران المدني الدولي.

٣-١ ترحب استراليا بوضع الايكاو المقترح لنهج استراتيجي لمعالجة انبعاثات الطيران، ويسرها أن تلاحظ اعتراف مجتمع الطيران الدولي بأن هذه المسألة في حاجة لأن تعالجها الايكاو كمسألة ذات أولوية.

٤-١ من الأهمية بمكان أن تتبع الايكاو نهجا متوازنا إزاء هذه المسألة. وينبغي أن يتضمن نهج الايكاو تقييم وتطبيق طائفة واسعة من التدابير للتقليل بنجاح من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، وخاصة النهوج التكنولوجية والتشغيلية العملية التي يمكن أن تثبت تحقيق مكاسب مبكرة، وتشمل التدابير القائمة على آليات السوق.

٥-١ ترى استراليا أن التدابير ينبغي أن تكون غير تمييزية، ولا تؤثر بصورة غير متناسبة على الناقلين على رحلات جوية طويلة المدى وتتخذ بدون تحيز من خلال عملية توافق عليها الايكاو. وينبغي تنفيذ التدابير بطريقة لا تؤدي الى الانصراف عن العمل متعدد الأطراف المنسق.

٦-١ بغية ضمان استدامة صناعة الطيران، ينبغي أن يشترك جميع القائمين بأدوار رئيسية، بما في ذلك شركات الطيران والمطارات وأصحاب المصلحة الآخرون في الصناعة وممثلو المجتمع المحلي والحكومات، في حوار صريح من خلال الايكاو بشأن أفضل كيفية لمعالجة الانبعاثات من الطيران. وهذا مهم بصفة خاصة في ضوء الضغط العام المتزايد لمعالجة الآثار المناخية لانبعاثات الطيران عن طريق تقييد النمو أو وقف تطورات البنية الأساسية للمطارات.

٧-١ يمكن أن تكون معالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران في صالح الصناعة والمجتمعات المحلية والبيئة، باتخاذ العديد من التدابير المنطقية اقتصاديا وبيئيا للتخفيف من غازات الدفيئة. وعلى سبيل المثال، تقلل مبادرات كفاءة الوقود كلا من انبعاثات غازات الدفيئة والتكاليف، وتقلل المبادرات التشغيلية لانبعاثات غازات الدفيئة وتحسن الكفاءة التشغيلية للمطارات على حد سواء.

٢- جوانب التقدم التكنولوجي

١-٢ ينبغي اعطاء أعلى درجة من الأولوية لمتابعة وتنفيذ جوانب التقدم التكنولوجي الموجهة لتحسين كفاءة قطاع الطيران. ومن المرتقب أن تشمل هذه الجهود تصميم الطائرات ونظم الملاحة الجوية والمطارات.

٢-٢ من المهم بصورة فائقة أن يتسنى قياس وإثبات منافع جوانب التقدم التكنولوجي بالنسبة للانبعاثات بوضوح. وينبغي متابعة المنافع من تنفيذ التكنولوجيا الجديدة من خلال الحساب ونشر مؤشرات الأداء.

٣- تحسينات الكفاءة التشغيلية ومقدمو خدمات الملاحة الجوية

١-٣ لمقدمي خدمات الملاحة الجوية دور رئيسي يؤديه في تنفيذ إجراءات تشغيلية أكفأ يمكن أن تتجم عنها وفورات كبيرة في الانبعاثات.

٢-٣ ظلت الهيئة المقدمة لخدمات الملاحة الجوية في أستراليا، المعروفة باسم "الخدمات الجوية لأستراليا"، تعمل بالاشتراك مع كئب مع شركات الطيران لتنفيذ مجموعة من التدابير لتقليل حرق الوقود والانبعاثات. وتشمل هذه التدابير

تحسين كفاءة الوقود عن طريق مسارات طيران مرنة، وتحسين ترتيب مراقبة الحركة الجوية للطائرات وعمليات الاقتراب للنزول المستمرة.

٤- الاتجار بالانبعاثات

١-٤ يمكن أن يكون الاتجار بالانبعاثات وسيلة تكميلية مجدية اقتصاديا لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي. ولكي يصبح الاتجار بالانبعاثات أداة فعالة لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي، فقد يتعين الاتفاق عليه بصورة مشتركة بين الأطراف المتأثرة وأن يكون جزءا من نهج أوسع تشمل القطاعات الأخرى التي تنبعث منها غازات الدفيئة.

٢-٤ أي مخطط عالمي للاتجار بالانبعاثات يشمل الطيران الدولي سيقضي مفاوضات جدية داخل الايكو والنظام المناخي الأوسع على السواء. وفي هذه الأثناء، ينبغي أن تشجع الايكو الدول المتعاقدة على تنفيذ مخططات وطنية بطريقة لا تتطوي على مساس بأنشطة الأطراف الأخرى وتدعم مبادئ التعاون متعدد الأطراف. ومن المحتمل أن يؤدي العمل من طرف واحد في هذا الصدد إلى الانتقاص من قيمة العمل الجيد الجاري بالفعل والنشاط الذي من المزمع الاضطلاع به في الايكو.

٥- التعويض عن الكربون

١-٥ يمكن أن يسمح التعويض عن الكربون للطيران بالمساهمة في العمل المناخي وينبغي اعتباره جزءا من نهج متوازن لمعالجة انبعاثات الطيران الدولي.

٢-٥ لكي يكون التعويض ناجحا فمن الأمور الأساسية أن توجد ثقة عامة في شفافية ومثانة أي مخطط للتعويض يتم اعتماده. ولذلك فإن أي منهجية موحدة لحساب الانبعاثات والاعتراف المتبادل واعتماد مخططات التعويض ينبغي أن تكون جزءا من استراتيجية للايكو للانبعاثات.

٣-٥ وكندبير مؤقت، ينبغي تشجيع المشاريع الرائدة للتعويض الطوعي، مثلا في مجالات تفادي إزالة الغابات وإعادة زراعة الغابات في البلدان النامية. ومثل هذه المخططات الرائدة قائمة خارج آلية التنمية النظيفة لبروتوكول كيوتو وبذلك فهي جذابة لعمليات التعويض الخاصة بالطيران الدولي.

٦- التدابير الإضافية

المطارات

١-٦ تعد المطارات جزءا لا يتجزأ من نظام الطيران وبهذه الصفة ينبغي أن تكون مسؤولة عن خفض آثارها من الكربون إلى الحد الأدنى وإبلاغ مجتمعاتها المحلية بالاجراءات التي تتخذها لتحقيق هذا الهدف. وعلى سبيل المثال، ينبغي تشجيع المطارات على إصدار ونشر استراتيجيات لتغير المناخ تصف التدابير التي تنفذها لإدارة الانبعاثات. وينبغي أيضا أن تراقب وتبلغ بانتظام عن التغيرات في آثارها من الكربون مع مرور الوقت.

أنواع الوقود البديلة

٢-٦ ستتعزيز الاستدامة طويلة الأجل للطيران إذا تسنى تطوير أنواع بديلة من وقود الطيران من مصادر غير قائمة على الوقود الأحفوري. وينبغي النظر في التشجيع الإضافي لأعمال البحوث في أنواع الوقود البديلة من أجل قطاع الطيران على وجه التحديد.

التعاون الإقليمي

٣-٦ ينبغي تشجيع البلدان على تعزيز الحوار والتعاون الإقليميين بشأن التدابير لمعالجة انبعاثات الطيران الدولي. ويوجد مثلاً احتمال كفاءات الوقود المعززة وانبعاثات غازات الدفيئة المخفضة المستمدة من عمل البلدان معاً في سبيل طرق جوية وترتيب للحركة الجوية أكثر كفاءة.

٤-٦ لهذه الغاية، تشجع أستراليا بنشاط الحوار والتعاون الإقليميين بشأن انبعاثات الطيران الدولي، بما في ذلك الحوار والتعاون من خلال التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادي. وقد استضافت أستراليا في سنغافورة ندوة استراتيجية بشأن انبعاثات الطيران من ١٠ إلى ١١ أغسطس. وأتاحت الندوة فرصة مهمة للنظم الاقتصادية للتعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادي وأصحاب المصلحة الرئيسيين في الصناعة لبحث هذا التحدي العالمي المهم استراتيجياً ومناقشة الخيارات الفنية والتشغيلية والسياسية ومجالات العمل التعاوني (أنظر المرفق (ألف) للاطلاع على ملخص الرئيس).

٥-٦ جرى الاعتراف بانبعاثات الطيران كمجال للعمل التعاوني في إعلان سيدني الصادر عن قادة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادي بشأن تغير المناخ وأمن الطاقة والتنمية النظيفة والذي تم إصداره في ٢٠٠٧/٩/٩. وتضمن إعلان التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادي الموافقة على عقد ندوة استراتيجية ثانية للقطاع العام - الخاص في أوائل عام ٢٠٠٨ لإحراز تقدم في العمل في مجالات رئيسية مثل إدارة الحركة الجوية وتصميم الطائرات وأنواع الوقود البديلة.

٦-٦ لاحظ قادة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادي أيضاً دور الايكاو القيادي في وضع نهج متوازن لانبعاثات الطيران يقوم على الموافقة المشتركة والوثائق القانونية الدولية ذات الصلة.

٧- تحقيق التوازن بين الضوضاء والانبعاثات

١-٧ بينما أن تقليل الانبعاثات هو إحدى الأولويات، لا ينبغي متابعة هذا بمعزل عن النظر في ضوضاء الطائرات. ومن المعترف به أنه في بعض الظروف ستحتل الضوضاء بدرجة من الأولوية أعلى من الانبعاثات، وخاصة عند إدارة الآثار البيئية المحلية.

٢-٧ في العديد من الظروف سيكون من الضروري تحديد توازن بين الانبعاثات والضوضاء من خلال العمل بالاشتراك مع المجتمعات المحلية التي تعيش بالقرب من المطارات. وعلى سبيل المثال، قد يكون من الممكن تحقيق العمليات المتلى في أحد المطارات بشأن الانبعاثات في الأوقات التي تحدث فيها الضوضاء (مثلاً أثناء النهار في أيام العمل خلال الأسبوع) وتحقيق الضوضاء المتلى في الأوقات المتسمة بالحساسية إزاء الضوضاء مثل الأمسيات وعطلات نهاية الأسبوع.

٣-٧ في الأوضاع التي يتعين فيها إعطاء إدارة الضوضاء الأولوية على تقليل الانبعاثات إلى الحد الأدنى، قد يعطى الاعتبار للتعويض عن الانبعاثات الإضافية المتعرض لها لتقليل الضوضاء إلى الحد الأدنى.

٨- مجالات للمزيد من العمل

١-٨ من الأمور الأساسية أن تكون جميع القرارات السياسية المتعلقة بآثار الطيران على تغير المناخ قائمة على بيانات متينة. ولهذه الغاية من المهم إعطاء الأولوية لوضع منهجيات وأدوات متفق عليها لحساب انبعاثات غازات الدفيئة وتحليلها والابلاغ عنها.

٢-٨ وفضلا عن ذلك، تقتضي سياسة النقل الاستراتيجية السليمة فهما جيدا للآثار المناخية النسبية لوسائل النقل المتنافسة. ومن الشائع الاطلاع على مشورة توصي بالرحلات على الطرق أو السكة الحديدية، بدلا عن الجو، لتقليل انبعاثات غازات الدفيئة إلى الحد الأدنى. ومن المهم أن يكون قطاع الطيران مدركا للتكاليف والمنافع المرتبطة بالاستبدال. وهذا مجال جدير بالبحث.

٣-٨ قد يمكن تحقيق تخفيضات ذات شأن في انبعاثات الطيران عن طريق تنفيذ برامج إفصاح المستهلك والحافز الطوعي التي تؤثر على سلوك الطيران الفردي. ويمكن أن تشمل هذه البرامج، مثلا، مخططات لبيان مقادير الانبعاثات على الطرق الجوية أو نشر المعلومات عن كفاءة طرازات الطائرات أو المخططات التي تقدم إلى الركاب حوافز لحمل أمتعة أقل.

٩- خاتمة

١-٩ من الواضح أنه تسنح لالاكوا فرصة لتعزيز دورها في معالجة مسألة انبعاثات الطيران. وسيتعزز هذا الهدف إذا قامت الجمعية العمومية بما يلي:-

- أ) قررت الاسراع بوضع إطار استراتيجي لإدارة انبعاثات الطيران؛
- ب) حددت أولويات التدابير التشغيلية والفنية ضمن الإطار؛
- ج) شجعت على وضع نهج متوازن يعزز أيضا التدابير التكميلية الأخرى، مثل الخيارات المفتوحة للاتجار بالانبعاثات؛
- د) قررت تأييد مبادئ التعاون متعدد الأطراف في تشجيع خيارات الاتجار بالانبعاثات للطيران الدولي التي تتفدها الأطراف المتأثرة على أساس الاتفاق المشترك.

المرفق

الحلقة الدراسية الاستراتيجية لمجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ بشأن تدابير معالجة انبعاثات الطيران

موجز الرئيس

استضافت أستراليا في سنغافورة في الفترة من ١٠ إلى ١١ أغسطس حلقة دراسية استراتيجية بشأن تدابير إدارة انبعاثات الطيران. ونُظمت الحلقة الدراسية بناءً على طلب وزراء النقل في مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ. وأعرب الوزراء في اجتماعهم المعقود في مارس ٢٠٠٧ عن تأييدهم للعمل المضطلع به في الايكاف من أجل التوصل إلى نهج متوازن إزاء انبعاثات الطيران يقوم على الرضا المتبادل، وطلبوا من الفريق العامل المعني بالنقل تناول خيارات العمل التعاوني من أجل التوصل إلى نهج مستدامة فيما يتعلق بالسياسة العامة.

وقد أتاحت الحلقة الدراسية فرصة هامة لدول مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ وأصحاب المصلحة في الصناعات الرئيسية لدراسة هذا التحدي العالمي الهام دراسة استراتيجية، ومناقشة الخيارات الفنية والتشغيلية والمتعلقة بالسياسة العامة ومجالات العمل التعاوني.

وقد حضرت الحلقة الدراسية دول مجلس التعاون التالية: أستراليا وأندونيسيا وبابوا-غينيا الجديدة وتايبي الصينية وتايلاند وجمهورية الصين الشعبية وجمهورية الفلبين وسنغافورة وفيتنام وكندا ونيوزيلندا والولايات المتحدة واليابان. كما اشتركت في الحلقة الدراسية المنظمات الرئيسية التالية: الايكاف، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، ورابطة الخطوط الجوية لآسيا والمحيط الهادئ، وأمانة رابطة أمم جنوب شرق آسيا، ومنتدى جزر المحيط الهادئ. وحضرت هونغ كونغ الصين بصفة مراقب. وضم ممثلو صناعة الطيران المدني ممثلين عن شركات الطيران والمطارات ومقدمي الخدمات الملاحية الجوية. وقدم الخبراء عروضاً بشأن النهج التكنولوجية والتشغيلية والمتعلقة بالسياسات وما يترتب عليها من آثار.

وحدد المشتركون نطاق العمل التعاوني في مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ في مجالات البحوث وتبادل البيانات وتنسيق العمل بشأن التدابير العملية مثل كفاءة الملاحة الجوية، ومواصلة تحليل السياسات المطروحة. وسينظر الفريق العامل المعني بالنقل في إنشاء فرقة عمل لتقوم بوضع برنامج عمل في هذه المجالات وتتولى التحضير لعقد حلقة دراسية أخرى في أوائل عام ٢٠٠٨.

إن الطيران يسهم بحوالي ٢ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على النطاق العالمي. ويتزايد الطلب على خدمات الطيران لا سيما في آسيا. وأفاد مقدمو العروض بأن الأثر الكامل لانبعاثات الطيران، لا سيما أثرها على تكوين التكاثف والتغيم المرتفع ليس مفهوماً بعد فهما كاملاً. وسلّم المشتركون في الحلقة الدراسية بأن تناول مسألة انبعاثات الطيران أمر هام، وأن لجميع قطاعات الصناعة، (بما في ذلك شركات الطيران والمطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية) والحكومات دوراً يتعين عليها الاضطلاع به.

وناقش المشتركون تخفيضات يجري بالفعل تحقيقها في الانبعاثات من خلال أوجه التقدم التشغيلي والتكنولوجي في قطاع الطيران، وأشاروا إلى أن هناك مجالا كبيرا لمواصلة اعتماد تدابير عملية لمعالجة الانبعاثات.

وبين ممثلو شركات الطيران وغيرهم صور الكفاءة الهائلة فيما يتعلق بالوقود والانبعاثات التي ستتحقق من خلال الابتكارات الجارية في مجال تصميم الطائرات والمحركات. ونوه المشاركون بالمكاسب الضخمة المتاحة من رفع كفاءة أساطيل الطائرات، بالاستعاضة تدريجيا عن الطائرات القديمة بطائرات أحدث وأكثر كفاءة.

وأوضحت العروض المقدمة أن بعض دول مجلس التعاون تعمل، جنبا إلى جنب مع مقدمي خدمات الملاحة الجوية ومشغلي الطائرات، على اتخاذ تدابير أكثر كفاءة لإدارة الملاحة من شأنها تخفيض استخدام الوقود والانبعاثات. وناقش المشاركون إمكانات قيام دول مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ بالعمل على نحو تعاوني من أجل اعتماد هذه النظم على نطاق أوسع في كامل المنطقة.

وأبلغ المشتركون بأن هذه التدابير العملية ذات أهمية وستسهم إسهاما مبكرا وهاما في معالجة الانبعاثات، ولكنها من غير المرجح أن تعوّض آثار النمو عبر الزمن.

وأشار المشتركون إلى أن هناك بعض أدوات السياسة العامة المتاحة للدول للمساعدة على معالجة مسائل الانبعاثات، بما في ذلك التدابير التنظيمية، والضرائب البيئية والآليات القائمة على السوق، مثل الاتجار بالانبعاثات، بيد أن هذه الخيارات لا بد أن تدرس بعناية.

ولدى مناقشة الخيارات المتعلقة بالسياسة العامة، جرى تحديد المسائل الرئيسية التالية:

- ضرورة دراسة كامل التكاليف والآثار المترتبة على التدابير القائمة على السوق، بما فيها آثار الاستبدال الممكنة إذا ما انخفض الطلب على الطيران؛
- التعدادات المتعلقة بتنفيذ التدابير القائمة على السوق من أجل تحقيق نتائج بيئية فعالة بطريقة تتسم بالكفاءة مقارنة بالتكلفة؛
- أنه في حين تمثل نهج الاتجار بالانبعاثات، على ما يبدو، أكفأ خيار لتخفيض الانبعاثات مقارنة بالتكلفة، فإن هذا الخيار يقوم على أساس أن يطبق على جميع قطاعات الاقتصاد المولدة للانبعاثات؛
- أنه يلزم وضع ترتيبات تحقق فعالة حتى يمكن قبول نهج التعويض بوصفها نهجا ذات مصداقية؛
- أن سوق قطاعات النقل هي سوق غير مرنة نسبيا، ولو أنه بالنسبة لبعض القطاعات التي تتسم بحساسية للأسعار أكثر من غيرها وقد تقع آثار اقتصادية كبيرة على صناعات مثل السياحة الترفيهية؛
- ضرورة مواصلة البحوث العلمية والاقتصادية، وجمع البيانات وتبادلها؛
- ضرورة الاستثمار في مجالات البحوث والتطوير، وبخاصة في مجال التحسينات المتعلقة بتصميم الطائرات وأنواع الوقود البديلة؛
- ضرورة السعي لتحقيق اكتشافات للأجل الطويل فضلا عن اتخاذ تدابير للأجل القريب؛

- ضرورة دراسة الصلة بين الانبعاثات وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي؛
 - ضرورة مواصلة العمل بشأن تنفيذ نظم الإدارة البيئية وخطط الطوارئ؛
 - ضرورة وضع استراتيجيات اتصال أكثر فعالية بشأن المساهمة النسبية للطيران في انبعاثات غازات الدفيئة على النطاق العالمي وفي الجهود الجارية من أجل احتواء انبعاثات الطيران.
- إن وجود صناعة طيران نشطة ومستدامة أمر ضروري للتكامل والنمو الاقتصاديين فيما بين دول مجلس التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ. واتفق المشتركون على ضرورة اتخاذ تدابير لمواجهة انبعاثات الطيران، بيد أنهم أعربوا عن القلق لأن التدابير التي تستهدف تخفيض الطلب على الطيران يمكن أن تضر بالنمو الاقتصادي الإقليمي المستمر.
- ونوه المشتركون إلى أن تحقيق دعم واسع النطاق للتعاون الإقليمي في مجال الطيران يستلزم التسليم بتفاوت قدرات الدول على العمل وبأهمية تنمية المهارات، والتعاون التكنولوجي، وبناء القدرات في جميع أنحاء المنطقة.
- ونوه المشتركون بالدور الرائد الذي تضطلع به الإيكاف في وضع الاستراتيجيات للمعالجة العالمية لمسألة الانبعاثات المتولدة من الطيران الدولي، والمجال المتاح لمجلس التعاون للمساهمة في هذا العمل.
- وسلم المشتركون بأن التعاون والتنسيق أمران أساسيان لتحقيق نتائج فعالة على الصعيد العالمي. وأشار المشتركون إلى تأييد الوزراء للأخذ بنهج متوازن إزاء انبعاثات الطيران يستند إلى الرضا المتبادل.

- انتهى -