



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي

يُعرض فيما يلي مقترح لنتقيح قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ المعنون " بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" من أجل اعتماده في ضوء التقدم المحرز في هذا الصدد منذ انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجالات العمل الرئيسية المتعلقة بأنشطة الطيران الدولي وتغيير المناخ، بما في ذلك الأهداف الطموحة العالمية (انظر الوثيقة A38-WP/27)؛ والتدابير التكنولوجية والتشغيلية (A38-WP/25)؛ وأنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران (A38-WP/28)؛ والتدابير القائمة على آليات السوق (A38-WP/29)؛ وخطط عمل الدول (A38-WP/30)؛ والمساعدة المقدمة إلى الدول (A38-WP/31).

وفي حين قرر المجلس إحالة المقترح المدرج في المرفق، فلا تزال آراء بعض أعضاء المجلس متباينة بشأن المسائل المتعلقة بالتدابير القائمة على آليات السوق، وخصوصاً تلك الواردة في الفقرة ١٧.

ويُرد مقترح لنتقيح قرار الجمعية العمومية A37-18 في ورقة عمل منفصلة (هي الورقة A38-WP/27 المعنونة "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي").

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تعتمد قرار الجمعية العمومية المنقح بشأن البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، الوارد في المرفق.

الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي (ج)، حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الأثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه في حدود الموارد المتوفرة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٤-٢٠١٦ و/أو من توافر مساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	A38-WP/25، التطورات المستجدة في مجالي الطيران المدني والبيئة A38-WP/26، الاتجاهات الراهنة والمقبلة في مجال ضوضاء وانبعاثات الطائرات A38-WP/28، أنواع الوقود البديل المستدام لأغراض الطيران A38-WP/29، التدابير القائمة على آليات السوق A38-WP/30، خطط عمل الدول لأنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون A38-WP/31، المساعدة المقدمة إلى الدول - الطيران وتغيير المناخ A38-WP/32، التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات الدولية A38-WP/33، مبادرة الأمم المتحدة بشأن الحياد المناخي Doc 9958، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠١٠) محضر الدورة ١٩٩ للمجلس ^١ C-MIN 199/13

المرفق

القرار ١٧ -... بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

لما كانت الايكاو والدول الأعضاء فيها تدرك الأهمية البالغة للاضطلاع بدور قيادي مستمر للطيران المدني الدولي في مجال الحد من انبعاثاته التي تسهم في تغير المناخ العالمي؛

وإذ تؤكد من جديد على الدور الحيوي الذي يضطلع به الطيران الدولي في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية على المستوى العالمي والحاجة الى تأمين استمرار نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

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 خطرا على نظام المناخ؛

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر/كانون الأول ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ في ١٦ فبراير/شباط ٢٠٠٥، يدعو البلدان المتقدمة (الأطراف المذكورة في الملحق الأول) الى العمل على الحد من انبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي) أو خفضها، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢)؛

ولما كانت تدرك أن انبعاثات الطيران الدولي، والتي تسهم حاليا بنسبة تقل 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 المتأتية 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 تحدينا للاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧ وتقرير التقييم الخامس الذي سيصدر في عام ٢٠١٤؛

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

وإذ 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؛

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

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

وإذ تلاحظ أن الاجتماع الرفيع المستوى المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ المنعقد في أكتوبر ٢٠٠٩ أيد، تشيياً مع قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ الذي تضمن أهدافاً عالمية طموحة تتمثل في كفاءة الوقود، وسلطة تدابير ووسائل قياس التقدم المحرز؛

وإذ تسلم بأنه من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح المتمثل في زيادة كفاءة الوقود بنسبة ٢٪ سنوياً إلى تحقيق الخفض بالمستوى اللازم لاستقرار حصة الطيران المطلقة من الانبعاثات المتسببة في تغير المناخ وتقليصها لاحقاً، وبأنه يتعين النظر في أهداف أكثر طموحاً لرسم مسار مستدام للطيران؛

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

وإقراراً منها بالتقدم التكنولوجي الكبير الذي تم إحرازه في قطاع الطيران، حيث الطائرات المنتجة اليوم تزيد كفاءتها في استهلاك الوقود لكل كيلومتر لكل راكب بنحو ٨٠ في المائة عما كانت عليه في ستينيات القرن الماضي؛

وإذ ترحب بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو (CAEP) بشأن متطلبات الترخيص للطائرات بمعيار عالمي لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛

وإذ تسلم بأن تدابير إدارة الحركة الجوية (ATM) بموجب الخطة العالمية للإيكاو للملاحة الجوية تسهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية والحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات؛

وإذ ترحب باعتماد استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) خلال مؤتمر الإيكاو الثاني عشر للملاحة الجوية الذي عقد في شهر نوفمبر ٢٠١٢.

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

وإذ تشير إلى أن قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس أن يضطلع، بدعم من الدول الأعضاء، بأعمال بغية إعداد إطار عالمي للتدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك زيادة تفصيل المبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، كي تنتظر فيها الجمعية العمومية للإيكاو في دورتها الثامنة والثلاثين {التدابير القائمة على آليات السوق}

وإقراراً منها بأهمية تقادي كثرة أساليب تصميم وتنفيذ إطار وخطط التدابير القائمة على آليات السوق؛ {التدابير القائمة على

آليات السوق}

وإذ تشير إلى قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ قد طلب إلى المجلس استكشاف جدوى إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على السوق، من أجل التصدي إلى الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي؛ {التدابير القائمة على آليات السوق}

وإذ تلاحظ القرار الذي اتخذه المجلس في ٢٠١٢/١١/٩ وأقر فيه بأن نتائج التحليل النوعي والكمي للخيارات الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق التي قيمتها الأمانة بمساعدة من الخبراء قد بينت أن جميع الخيارات الثلاثة مجدية فنياً واتسمت بالقدرة على الإسهام في تحقيق أهداف الإيكاو في مجال البيئة، وأن المجلس قد وافق على أنه يتعين المضي في التحليل الكمي للخيارات الثلاثة من أجل التوصل إلى استنتاجات أفضل وأكثر دقة؛ {التدابير القائمة على آليات السوق}

وإقراراً منها بما للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من جدوى محتملة في توفير المزيد من وسائل تعزيز بلوغ الهدف العالمي المنشود المشار إليه في الفقرة ٧؛ {التدابير القائمة على آليات السوق}

وإذ تشير إلى أنّ 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 الكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، زنها التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛ {التدابير القائمة على آليات السوق}

وإذ تشير إلى أنّ المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة المنعقد في نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٩ أيد استخدام أنواع وقود الطيران البديلة والمستدامة، خاصة استخدام أنواع الوقود القابلة للإحلال على الأمدن القصير والمتوسط، كوسيلة مهمة لخفض انبعاثات الطائرات؛

وإذ تشير أيضاً إلى أنّ المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة ووضع إطاراً عالمياً تابعا للإيكاو يتعلق بأنواع وقود الطيران البديلة؛

وإذ تلاحظ التقدم المحرز في إثبات الجدوى التكنولوجية لأنواع الوقود البديلة لأغراض الطيران وأن هذه الأنواع من الوقود تتطلب استحداث السياسات والحوافز المناسبة لإيجاد منظور سوقى طويل الأجل ومعالجة الثغرات الأولية في أسعار وقود الطائرات التقليدي؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى تطوير هذه الأنواع من الوقود ونشرها بطريقة مجدية اقتصادياً ومقبولة اجتماعياً وبيئياً والحاجة إلى زيادة التنسيق بين نهج تحقيق الاستدامة؛

وإذ تلاحظ أنّ المنظمة، وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، اعتمدت استراتيجية جوهرية لبناء القدرات من أجل مساعدة الدول على إعداد وتقديم خطط عملها، بما في ذلك تنظيم حلقات عمل تدريبية تطبيقية، ووضع المواد الإرشادية والواجهة التفاعلية مع الموقع الإلكتروني وأداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود؛

وإذ ترحب بما قامت به طوعاً ٦١ دولة، أي ما يعادل ٧٨,٨٩ في المائة من الحركة الجوية العالمية، من إعداد وتقديم خطط عملها إلى الإيكاو اعتباراً من ٢٠١٣/٦/٣٠؛

وإذ تشير إلى أنّ الحلقة الدراسية التي نظمتها إيكاو في شهر أكتوبر ٢٠١٢ تحت عنوان "المساعدة لأغراض العمل - الطيران وتغير المناخ" قد أبرزت المشاركة الفعالة للدول الأعضاء والمنظمات الدولية في الأنشطة المتعلقة بخطط عمل الدول، واستكشفت مصادر الدعم المالي الممكنة للأنشطة البيئية، وأتاحت الفرصة لتبادل المعلومات وإقامة الشراكات من أجل تيسير تقديم المساعدة التي تحددها الدول لإعداد وتنفيذ خطط العمل تلك؛

وإذ تسلّم باختلاف الظروف بين الدول فيما يتعلق بقدرتها على رفع التحديات المقترنة بتغير المناخ، وبضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية والدول التي لديها احتياجات خاصة؛

وإذ تؤكد أنه ينبغي وضع تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وتيسير الوصول إلى الدعم المالي، ونقل التكنولوجيا، وبناء القدرات في أقرب وقت ممكن؛

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على أدوات مرنة مختلفة (كآليات التنمية النظيفة مثلاً) تخدم المشاريع التي تهم الدول النامية؛

وإذ تؤكد أنّ التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة المتأنيئة من الطيران الدولي تقتضي المشاركة والتعاون الفاعلين من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ تلاحظ الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والاتحاد الدولي للنقل الجوي، 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 الحيادي للكربون ابتداء من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاتها من الكربون بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ تسلّم بالحاجة إلى رصد الآثار المحتملة لتغير المناخ على عمليات الطيران الدولي والهياكل الأساسية ذات الصلة والإبلاغ عن تلك الآثار؛

وإذ 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 ٣٨-٣٧ yy : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة، والضجيج ونوعية الهواء المحلي، محل القرارين ٣٦-٣٧ و ٣٧-٣٧ - ١٩ 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 للحدّ من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو خفضه وإعداد اقتراحات ملموسة وإسداء مشورة، في أقرب وقت ممكن، لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدبير 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 والإجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران، وتواصل توفير منتدى لتيسير المناقشات بشأن الحلول الكفيلة بالتصدي لانبعاثات الطيران؛

(ب) ينبغي 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 - تؤكد من جديد أنّ هذا القرار لا يشكل سابقة أو يستيق نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، كما أنه لا يعكس مواقف الأطراف في تلك الاتفاقية وذلك البروتوكول؛

الأهداف الطموحة العالمية - الفقرات ٥ إلى ١٠

٥- 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؛

٦- توافق على أن الهدف الوارد في الفقرة ٥ أعلاه، لن ينسب التزامات الى دول فرادى، وأن ظروف وقدرة ومساهمة كل دولة من الدول النامية والمتقدمة النمو في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية من الطيران في الغلاف الجوي هي التي تقرر كيف تساهم كل دولة بشكل طوعي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

٧- تقرر أيضا، دون أن تتسبب أي التزامات محددة الى دول فرادى، أن تواصل الايكاو والدول الأعضاء فيها، الى جانب المنظمات ذات الصلة، السعي الى أن تحقق في المدى المتوسط جماعياً الهدف العالمي الطموح المتمثل في الإبقاء على صافي الانبعاثات العالمية من الكربون المتأنتية من الطيران الدولي ابتداء من عام ٢٠٢٠ على نفس المستوى، وأن تأخذ في الحسبان الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة من الدول، ولاسيما البلدان النامية؛ ومدى نضج أسواق الطيران؛ والنمو المستدام لقطاع الطيران الدولي؛ وأن الانبعاثات ربما تزداد بسبب النمو المتوقع في الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

أ) الظروف الخاصة لكل بلد من البلدان النامية وقدراته؛

ب) أن الظروف المختلفة لكل دولة وقدراتها ومساهماتها في تركّز انبعاثات غازات الدفيئة المتأنتية 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 الحركة الجوية الدولية، حتى يتم تطوير ونشر تكنولوجيات وأنواع وقود أقل انبعاثاً، واتخاذ تدابير أخرى مخففة؛

٨- تسلم بالإجراءات الكثيرة التي اتخذتها وتعترم اتخاذها الدول الأعضاء في الايكاو من أجل بلوغ الأهداف الطموحة الجماعية، بما في ذلك تحديث إدارة الحركة الجوية، والإسراع باستخدام تكنولوجيات الطائرات المقتصدّة في استهلاك الوقود، وتطوير واستعمال أنواع الوقود البديل المستدامة، وتشجّع على مواصلة بذل مثل هذه الجهود؛

٩- تتفق على أن تستعرض، في دورتها الثامنة التاسعة والثلاثين، الهدف المذكور في الفقرة ٧ أعلاه على ضوء الدراسات الجديدة حول إمكانية بلوغ ذلك الهدف والمعلومات ذات الصلة الواردة من الدول؛

٨- ١٠- تطلب من المجلس أن يواصل استكشاف الجدوى من وضع هدف عالمي طموح على المدى البعيد في مجال الطيران الدولي، بواسطة إجراء دراسات مفصلة لتقييم امكانية 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 الى الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثامنة التاسعة والثلاثين. وينبغي أن يشمل تقييم الأهداف طويلة الأجل معلومات عن الدول الأعضاء من حيث خبراتها في العمل على تحقيق هدف متوسط الأجل.

خطط عمل الدول/المساعدة المقدّمة للدول - الفقرات ١١ إلى ١٥

٩- ١١- تشجع أيضا الدول على أن تقدم طوعاً خطط عملها التي تبين سياساتها وإجراءاتها، وعلى إبلاغ الايكاو سنويا عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛

١٠- ١٢- تدعو الدول، التي تود أن تعد خطط عملها أو تقوم بتحديث هذه الخطط، إلى عرض تلك الخطط على الايكاو بنهاية يونيو/حزيران ٢٠١٤-٢٠١٥ ومرة كل ثلاثة سنوات بعد ذلك، لكي يتسنى للايكاو أن تواصل جمع المعلومات بشأن تحقيق الأهداف العالمية الطموحة، على أن تتضمن خطط العمل تلك معلومات عن سلة التدابير التي نظرت فيها الدول والتي تعكس قدراتها وظروفها الوطنية الخاصة، ومعلومات عن المنافع البيئية المتوقعة من تنفيذ التدابير المنتقاة من تلك السلة، وكذا معلومات عن أي مساعدة معينة قد تحتاج إليها؛

١٣- تشجع الدول التي قدمت خطط عملها على تبادل المعلومات الواردة في تلك الخطط وعلى إقامة شراكات مع الدول الأعضاء الأخرى من أجل مساعدة تلك الدول التي لم يتسنى لها إعداد خطط عملها؛

١٤- تشجع الدول على إطلاع الجمهور على خطط عملها، مع مراعاة الحساسية التجارية التي تكتسبها المعلومات الواردة في خطط عمل الدول؛

١١- ١٥- تطلب من المجلس أن ييسر تعميم الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات ذات الصلة بالأهداف الطموحة وأن يواصل تقديم الإرشادات وسائر أنواع المساعدة الفنية الأخرى على إعداد وتحديث خطط عمل الدول، قبل نهاية شهر يونيو ٢٠١٤-٢٠١٥، لكي يتسنى للدول أن تجري الدراسات اللازمة وتقدم طوعياً خطط عملها إلى الايكاو؛

١٢- تقرر أن العتبة الدنيا لنشاط 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؛

التدابير القائمة على آليات السوق - الفقرات ١٦ إلى ٢٨

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 تنتظر فيها الجمعية العمومية للايكاف في دورتها الثامنة والثلاثين؛~~

١٤- ١٦- ~~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؛~~

١٧- ~~تسَلِّم بأنَّ الدول أو مجموعات الدول يمكنها أن تختار، قبل التنفيذ الكامل للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، تنفيذ هذه التدابير التي تنطبق على الرحلات الجوية إلى أو من البلدان الثالثة، التي تغادر أو تصل المطارات الموجودة في تلك الدولة أو في مجموعة الدول تلك وذلك بالنسبة لجزء الرحلة الذي يتم داخل المجال الجوي لتلك الدولة أو لمجموعة الدول تلك، وتغطي بالكامل كل الانبعاثات الصادرة عن الرحلات الجوية التي تغادر وتصل إلى المطارات الموجودة في تلك الدول أو مجموعة الدول تلك؛~~

١٨- ~~تقرر بأنَّ الدول أو مجموعات الدول التي ترغب في تنفيذ تدابير جديدة قائمة على السوق حسبما ورد في الفقرة ١٧ أعلاه ينبغي أن تمنح إعفاءات لتطبيق التدابير القائمة على السوق على المسارات من وإلى الدول النامية التي تقل حصتها من أنشطة الطيران المدني الدولي عن الحد المقرر بنسبة ١ في المائة من مجموع عائدات الأطنان الكيلومترية لأنشطة الطيران المدني الدولي، إلى حين اتخاذ قرار بشأن المخطط العالمي؛~~

١٩- ~~تحتِّ الدول أو مجموعات الدول التي ترغب في تنفيذ تدابير جديدة قائمة على آليات السوق وتغطي الانبعاثات التي لا يشملها نطاق الفقرة ١٧ أعلاه، أو توسيع التدابير القائمة إلى أبعد من هذا النطاق، على الدخول في مفاوضات بناءة ثنائية و/أو متعددة الأطراف من أجل التوصل إلى اتفاق؛~~

٢٠- ~~تقرر أن العتبة الدنيا لنشاط الطيران الدولي، وفقاً 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 أيضاً في إعفاء صغار المشغلين الآخرين للطائرات؛~~

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

٢٢- ~~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 و١٦ أعلاه؛~~

٢٣- ~~تقرر وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة للطيران الدولي؛~~

٢٤- ~~تطلب إلى المجلس أن:~~

(أ) ~~يختتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والفوائد البيئية والآثار الاقتصادية على الطيران الدولي وطرائق~~

~~هذه الخيارات الثلاثة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وذلك بالاستفادة من التقدم الذي~~

أحرزه المجلس، وأيضا بمراعاة مقترح نتائج قطاع الطيران وسائر المستجدات الدولية، حسب الاقتضاء، ومن دون إخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

(ب) وضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تتناول عناصر التصميم الرئيسية، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة المنصوص عليها في الفقرات من ٢٢ إلى ٢٦ أدناه، وآليات تنفيذ الخطة اعتبارا من سنة ٢٠٢٠ كجزء من سلة من التدابير تتضمن أيضا التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

(ج) تقديم تقرير عن نتائج الأعمال المذكورة في الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه، لكي تتخذ الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قرارا بشأنها؛

٢٢- تقرّر أن تراعى التدابير القائمة على آليات السوق الظروف والقدرات الخاصة بكل دولة، وخاصة الدول النامية، مع تجنب اختلال الأسواق؛

٢٣- تقرّر أيضا أنه يمكن مراعاة الظروف والاحتياجات المعنية للدول النامية من خلال إعفاءات الحد الأدنى من التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمسارات معينة أو لأسواق معينة ذات مستويات النشاط المنخفضة لاسيما تلك التي تخدم البلدان النامية وتنفيذ هذه التدابير على مراحل؛

٢٤- تقرّر أيضا أن الأعباء الإدارية المرتبطة بتنفيذ التدابير القائمة على السوق المسندة إلى الدول أو مشغلي الطائرات الذين لديهم مستويات نشاط منخفضة جداً في مجال الطيران الدولي، لا ينبغي أن تتجاوز مكاسب مشاركتهم في التدابير القائمة على السوق، وأنه يتعين النظر في الإعفاءات من تطبيق التدابير القائمة على السوق لهذه الدول أو مشغلي الطائرات، في الوقت الذي تتم فيه المحافظة على السلامة البيئية للتدابير القائمة على السوق.

٢٥- تقرّر أيضاً تعديلات شروط التدابير القائمة على آليات السوق بالنسبة لمشغلي الطائرات يمكن أن تستند إلى النمو السريع والتحرك المبكر من أجل تحسين كفاءة استهلاك الوقود، والأحكام الخاصة بالأطراف الداخلة حديثاً؛

٢٦- تقرّر كذلك أن يكون تنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق، التي من الواجب أن تكون مدرة للدخل، متسقاً مع المبدأ التوجيهي (ن) الوارد في المرفق.

٢٧-١٩- تسلّم بأن الخطط الطوعية للتعويض عن الكربون تشكل، على المدى القصير، وسيلة عملية مقابلة للانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وتدعو الدول إلى تشجيع المشغلين المنتمين إليها، الذين يرغبون في اتخاذ إجراءات مبكرة على استخدام التعويض عن الكربون، لا سيما بواسطة استخدام الاعتمادات المتأثية من الخطط المعترف بها دولياً مثل آلية التنمية النظيفة؛

٢٨-٢٤- تطلب من المجلس أن يجمع المعلومات عن حجم التعويضات عن الكربون التي تم شراؤها فيما يتصل بالنقل الجوي، بما في ذلك عبر خطط التنفيذ المقدّمة من الدول إلى الإيكاو، وأن يواصل إعداد الأدوات ونشر أفضل الممارسات، مثل آلية الإيكاو لحساب انبعاثات الكربون، التي ستساعد على تأمين الاتساق في تنفيذ برامج التعويض عن الكربون؛

٢٩- تطلب إلى المجلس أن يعزز المنهجيات المناسبة لوضع القواعد القياسية وآلية لقياس/تقدير، ورصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، وكفالة دعم الدول لعمل الإيكاو بشأن تقييم التقدم المحرز وذلك من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛

٣٠- تطلب إلى المجلس أن يطلب من الدول مواصلة دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي؛

٤١- ٣١- تطلب من المجلس أن يُبلغ بشكل منتظم أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران الدولي، كجزء من إسهامه في تقييم التقدم المحرز إزاء اجراءات التنفيذ في ذلك القطاع، وبناء على المعلومات التي أقرتها الدول الأعضاء في الايكاو؛

٣٢- تطلب إلى الإيكاو وإلى الدول الأعضاء فيها أن تعرب بوضوح عن شواغلها، من خلال أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، إزاء استخدام الطيران الدولي كمصدر من المصادر المحتملة لجمع الإيرادات لتمويل أنشطة المناخ في قطاعات أخرى، وذلك كي لا يصبح الطيران الدولي مستهدفا بصورة غير متناسبة كمصدر من مصادر هذه الإيرادات؛

المساعدة المقدّمة إلى الدول - الفقرة ٣٣

٣٣- ٣٣- تطلب من المجلس القيام بما يلي:

(أ) مواصلة القيام بدور محوري في تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيه وذلك عبر نشر آخر المعلومات عن أفضل الممارسات وتقديم المشورة وسائر أنواع المساعدة الفنية لتعزيز بناء القدرات ونقل التكنولوجيا، بوسائل منها برنامج الإيكاو للتعاون الفني؛

(ب) توطيد الشراكات مع المنظمات الدولية الأخرى والاستفادة منها في تلبية احتياجات الدول الأعضاء في الإيكاو من المساعدة، بوسائل منها خطط عمل هذه الدول. وهذا ما من شأنه أن يحقق تخفيضا في انبعاثات الطيران الدولي؛

(ج) مواصلة دراسة وتحديد وتطوير 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 ٢٠١٤-٢٠١٥ وخلال الدورة الثامنة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية؛

(د) مواصلة اتخاذ تدابير محددة لمساعدة الدول النامية وكذلك تيسير حصولها على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛

٣٣- ٣٤- تطلب من الدول القيام بما يلي:

(أ) أن تنهض بالبحث العلمي الذي يهدف إلى 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؛

التدابير التكنولوجية والتشغيلية - الفقرات ٣٤ (ج) إلى (ز)

(ج) أن تنظر في وضع سياسات تشجع على إدخال طائرات إلى السوق تتسم بمزيد الكفاءة في استهلاك الوقود؛

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

(هـ) أن تعجل بتطوير وتشغيل الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تقلل من

الانبعاثات المتأتية من الطيران؛

(هـ) و) أن تعجل بالجهود الرامية الى تحقيق الفوائد البيئية عن طريق استخدام تكنولوجيات التي تستند الى الأقطار الاصطناعية والتي تزيد من كفاءة الملاحة الجوية، وأن تعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول، بمراعاة استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

(ز) 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؛

أنواع الوقود البديل المستدامة - الفقرات ٣٤ ح إلى ل)

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

ح- أن تعمل معاء 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؛

ح) وضع نهج منسق من أجل إدارتها الوطنية لكي يتسنى تطوير إجراءات سياسة للتعجيل بطريقة ملائمة بتطوير أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة، ونشرها واستخدامها، وفقاً لظروفها الوطنية؛

ط) النظر في اتخاذ تدابير لدعم البحوث والتطوير فضلاً عن تطوير تكنولوجيا المعالجة وإنتاج المواد الأولية اللازمة لخفض التكاليف والعمل على توسيع نطاق خطوط الإنتاج المستدام على النطاق التجاري؛

ي) الإقرار بالنهج القائمة لتقييم الاستدامة لجميع أنواع الوقود البديلة عموماً، بما في ذلك أنواع الوقود المستخدمة للطيران، والتي ينبغي أن تفي بما يلي:

(١) تحقيق خفض صافي في انبعاثات غازات الدفيئة على أساس دورة الحياة، مقارنة مع أنواع الوقود التقليدية للطائرات؛

(٢) احترام المجالات ذات الأهمية العالية بالنسبة للتنوع البيولوجي، والحفاظ على النظم البيئية واستفادة الناس منها؛

(٣) الإسهام في التنمية الاجتماعية والاقتصادية المحلية، كما ينبغي لها تجنب المنافسة مع الأغذية والمياه؛

ك) اعتماد التدابير اللازمة لضمان الاستدامة لأنواع وقود الطيران البديلة، والبناء على النهج القائمة أو مزيج منها، والمتابعة على المستوى الوطني، للإنتاج المستدام من أنواع وقود الطيران البديلة؛

ل) العمل معاً من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة، من أجل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، بما في ذلك ما يتعلق باستخدام أنواع وقود الطيران البديلة؛

٣٤-٣٥-

تطلب من المجلس القيام بما يلي:

- أ) أن يواصل تطوير وتحديث الإرشادات المقدمة للدول الأعضاء بشأن تنفيذ سياسات وتدابير ترمي إلى خفض الأثر البيئي لانبعاثات الطيران الدولي أو الحد منها، ويجري مزيداً من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران الدولي على تغير المناخ؛
- ب) أن يشجع الدول على التعاون في إعداد نماذج تحليلية توقّعية 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 خفضها على الصعيد العالمي، والعمل معاً بشكل تعاوني لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

التدابير التكنولوجية والتشغيلية - الفقرات ٣٥ هـ) إلى ط)

- هـ) أن يعد قاعدة قياسية عالمية للطائرات خاصة بثاني أكسيد الكربون، ترمي إلى الانتهاء من التحليلات بحلول أواخر عام ٢٠١٥ على أن يعتمدها المجلس في عام ٢٠١٦ بطول 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، يتم تحديثها، على المدى المتوسط والبعيد، في مجال حرق وقود الطائرات؛
- ز) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو صناعة الطيران إلى المشاركة الفعالة في العمل على توفير أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران؛
- ح) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول إلى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛ **إنقلت إلى الفقرة ٣٥ م)**
- ط) أن يواصل إعداد الأدوات اللازمة لتقييم المنافع المقترنة بتحسين إدارة الحركة الجوية، ويكلف جهوده من أجل إعداد إرشادات جديدة الأخذ بإرشادات يتم تحديثها بشأن تحسين إدارة الحركة الجوية والتدابير التشغيلية الأخرى التدابير التشغيلية لخفض الانبعاثات المتأتية من الطيران الدولي؛
- ط) أن ينفذ تركيزاً على زيادة كفاءة الوقود في كل جوانب خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية، ويشجع الدول وأصحاب المصلحة على تطوير إدارة الحركة الجوية بما يُحقق أقصى منفعة بيئية من حركة المرور الجوي ونشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة المتأتية من الطيران المدني؛

(ط) أن يواصل تطوير وتحديث الأدوات والتوجيهات اللازمة لتقييم الفوائد المرتبطة بتحسين إدارة الحركة الجوية، وتقييم الفوائد البيئية المرتبطة بتنفيذ استراتيجية حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs)؛

أنواع الوقود البديلة المستدامة - الفقرات ٣٥ (ي) إلى (م)

(ي) أن يشجع الدول الأعضاء ويدعو أوساط الصناعة والمؤسسات المالية والمنظمات الدولية الأخرى من أجل المشاركة الفعالة في تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ومواصلة العمل في إطار الايكاو بشأن التوصل إلى أنواع مستدامة لوقود الطيران البديلة؛

(ك) أن يواصل الحفاظ على الإطار العالمي للايكاو المعنى بأنواع وقود الطيران البديلة؛

(ل) أن يجمع معلومات حول التقدم المحرز بشأن أنواع وقود الطيران البديلة، بما في ذلك من خلال خطط عمل الدول، لإعطاء نظرة شاملة عن مستقبل استخدام أنواع وقود الطيران البديلة، ومراعاة التغيرات في دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة من أجل تقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف الطموحة العالمية؛

(م) أن يعمل مع المؤسسات المالية على تيسير الوصول الى تمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المكرسة لأنواع الوقود البديلة المستدامة، وحوافز لتجاوز عوائق السوق الأولية؛

(ك) أن يحدّد منهجيات معيارية مناسبة وآلية منهجيات معيارية مناسبة وآلية لقياس وتقدير، ويرصد الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي والتحقق منها، ودعم الدول لعمل وأن تقدم الدول دعماً للعمل الذي تقوم به الإيكاو بشأن في قياس التقدم المحرز، وذلك من خلال بواسطة الإبلاغ عن البيانات السنوية المتعلقة بالحركة الجوية واستهلاك الوقود؛ **نُقلت إلى الفقرة {٢٩}**

(ل) أن يطلب من الدول أن تواصل دعم الجهود التي تبذلها الإيكاو لتعزيز موثوقية قياس وتقدير الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة، الناجمة عن الطيران الدولي؛ **نُقلت إلى الفقرة {٣٠}**

(م) أن يجري دراسة لإمكانية 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 مناخياً، ويحرص على تصدّر الجهود الرامية إلى إعداد أساليب وأدوات لتحديد كمية انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران بخصوص تلك المبادرة، والمضي قدماً في إعداد وتنفيذ الاستراتيجية 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 فعّالة 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 "العتبة الدنيا"؛
- (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 بواسطة التدابير القائمة على السوق، ينبغي تحديدها في تقارير الدول عن الانبعاثات.