



مؤتمر الطيران الدولي وأنواع الوقود البديل

ريو دو جانيرو، من ١٦ إلى ٢٠٠٩/١١/١٨

البند ١ من جدول الأعمال: الاستدامة والترابط البيئاني

الحاجة لأنواع وقود بديل للطيران

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تدلّ النتائج الأولية للجنة الايكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) على أنه من المتوقع أن يستمر نمو الطلب على النقل الجوي وعدد الرحلات حتى عام ٢٠٣٦ على أقل تقدير؛ ومن المتوقع أن يستمر التحسن في الكفاءة طوال تلك المدة. ومن غير المتوقع أن يُعوّض تحسّن الكفاءة المتوقع نتيجة تدابير تكنولوجية وتشغيلية بالكامل عن الزيادة المتوقعة في الانبعاثات نتيجة نمو الطلب، وسيؤدي ذلك الى "فجوة تأخر" محتملة في تحقيق الاستدامة.

ويشكّل انتاج واستخدام أنواع وقود بديل مستدام للطائرات استراتيجية أساسية في ردم هذه الفجوة. وفي الوقت الذي لا توجد فيه اليوم كميات كافية من أنواع الوقود البديل للاستخدام في الطيران التجاري، فإنه من المتوقع أن تصبح هذه الأنواع عنصراً أساسياً في إمدادات وقود الطائرات في المستقبل.

وستتولى الايكاو نتيجة هذا المؤتمر وضع خارطة طريق رفيعة المستوى لتسهيل وتسريع تطوير إنتاج واستخدام أنواع وقود بديل للطائرات على المدى القصير والمتوسط والطويل.

المؤتمر مدعو للموافقة على الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٤ والتوصيات الواردة في الفقرة ٥.

١ - المقدمة

١-١ يشكل الطيران عنصراً أساسياً في عالمنا اليوم، إذ يؤمّن نقلاً سريعاً لما يزيد عن ملياري شخص وأكثر من ٤٠ مليون طن من البضائع سنوياً، مسهماً بذلك إسهاماً كبيراً في تحقيق الرفاهية الاجتماعية والاقتصادية للمواطنين في جميع أنحاء العالم. وحققت حركة الطيران النظامي متوسط نمو بنسبة ٤ في المائة بين عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٠٨^١ رغم الانخفاض الذي نتج عن الهجمات الإرهابية في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، وقلق الجمهور من مرض الالتهاب الرئوي

^١ وثيقة الايكاو Doc 9916 - تقرير المجلس السنوي لعام ٢٠٠٨.

الحاد الشديد (SARS)، والتراجع الاقتصادي. ومن المتوقع أن تنخفض حركة الطيران الاجمالية، معبراً عنها بعدد الركاب المنقولين بالكيلومتر، بحوالي ٤ بالمائة في عام ٢٠٠٩. ويعكس هذا التوقع تراجع الاسقاطات الاقتصادية، إذ أنه من المتوقع أن يتدنّى اجمالي الناتج المحلي بحوالي ١,٧ في المائة. ومن المتوقع أن يرافق التحسن الاقتصادي انتعاش معتدل في عام ٢٠١٠، ومعدل نمو ايجابي يقدر بحوالي ٣,٣ في المائة، وان يستمر هذا النمو بمعدل ٥,٥ بالمائة في عام ٢٠١١. ومن المتوقع أن تنمو حركة الطيران النظامي بمتوسط معدل ٤,٦ في المائة سنوياً حتى عام ٢٠٢٥.

٢-١ يستخدم العالم في الوقت الحاضر ٣,٩١٧ ميغاطن من الوقود السائل سنوياً^٢، بما في ذلك حوالي ٠,٠٢ ميغاطن من الوقود البيولوجي، الذي يستهلك الطيران الدولي القليل منه. وتستخدم غالبية الوقود في الاحتراق المباشر، متسببة في انبعاث ثاني أكسيد الكربون بنسبة توازي الوقود المحترق. وتبين التقديرات الأولية للجنة الايكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران أنه من المتوقع أن يتزايد اجمالي احتراق وقود الطيران من حوالي ٢٠٠ ميغاطن في عام ٢٠٠٦ الى ما بين ٤٥٠ و ٥٥٠ ميغاطن في عام ٢٠٣٦. ودون احتساب تأثير أنواع الوقود البديل، ولكن إذا أخذنا في الاعتبار تأثير التحسن في كفاءة وتكنولوجيات الطيران، فمن المتوقع أن يتزايد تولّد ثاني أكسيد الكربون من ٦٣٢ ميغاطن في عام ٢٠٠٦ الى ما يتراوح بين ١,٤٢٢ و ١,٧٣٨ ميغاطن في عام ٢٠٣٦. وينبغي اعتبار هذه النتائج أولية لأن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لم تنظر فيها بعد أو تقبلها.

٣-١ بالاستناد الى مجموعة واسعة من السيناريوهات، يمكن لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من مجموع حركة الطيران أن تتراوح ما بين ٨٩٠ و ٢٨٠٠ ميغاطن في عام ٢٠٥٠. ومن الضروري وضع العديد من الافتراضات عند اعداد إسقاطات طويلة الأجل. ويكون لهذه الافتراضات تأثيرات مختلفة على النتيجة، الأمر الذي يُفسّر الفرق الشاسع في التوقعات المحتملة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠٥٠. ومن غير المحتمل أن يتحقق الحد الأدنى من نطاق الانبعاثات المقدّر لعام ٢٠٥٠ نظراً للافتراضات القوية بشأن التغير السلوكي.

٤-١ من المتوقع حتى عام ٢٠٥٠ أن يستمر تزايد الطلب على السفر الجوي وعلى أساس عدد الرحلات، وكذلك التحسن في الكفاءة. ومن غير المتوقع أن يغطي تحسن الكفاءة المتوقع نتيجة التكنولوجيا والتدابير التشغيلية كلياً التزايد المتوقع في الانبعاثات الناشئة عن تزايد الطلب. لذلك، ومن دون اعتماد تدابير إضافية، كاستخدام أنواع الوقود البديل المستدام، ستكون هناك في المستقبل "فجوة تأخر" بالنسبة لمستوى عام ٢٠٠٦ (أو قبل ذلك) تستوجب شكلاً من التدخل من أجل تحقيق الاستدامة.

٢- القوى المحركة

١-٢ كما جاء في الوثيقة CAAF/09-IP/1، يُعتبر استخدام أنواع الوقود البديل المستدام للطائرات إحدى الوسائل المرغوب فيها لمعالجة الفجوة، بالنظر لمنافعها المتوقعة بالنسبة لأمن امدادات الوقود والبيئة وتقلب الأسعار. وتتم مناقشة كل من هذه المواضيع أدناه.

٢-٢ أمن امدادات الطيران

١-٢-٢ يشكل البترول مورداً طبيعياً غير متجدد متفاوت توفره بين المناطق. ويعتمد الطيران التجاري في يومنا هذا بصورة شبه حصرية على أنواع الوقود المشتقة من مصادر البترول مثل النفط الخام. ويكرر النفط لنتج عنه مجموعة من المنتجات، ولا يشكل وقود الطيران أحد أهم تلك المنتجات على الأرجح. لذلك يعتمد مستخدمو وقود الطيران على توفر

² كتاب الايكاو الدوري ٣١٣ - آفاق النقل الجوي حتى عام ٢٠٢٥.

³ Energy Information Administration, Annual Energy Review 2007, Washington, D.C.: U.S. Office of Energy Markets and End Use, DOE/EIA-0384 (2007), 2008.

البترول الخام وعلى قدرة التكرير على تأمين إمدادات كافية لسوق وقود الطيران. وكما هو مبين في الوثيقة CAAF/09-IP/1، فإن أمن إمدادات الوقود كان هو الدافع الأول لاعتماد وقود الطيران المشتق من الفحم المحول الى وقود سائل في جنوب أفريقيا. ويمكن انتاج أنواع وقود بديل مستدامة من مجموعة واسعة من المحاصيل التي تُزرع على نطاق واسع في العالم، حتى في مناطق لا تتوفر فيها إمدادات بترول طبيعية.

٣-٢ البيئة

١-٣-٢ من بين الطرق الواعدة لردم الفجوة في مجال تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة تطوير واستخدام أنواع وقود بديل مستدام في الطيران. ولا توجد حالياً كميات كافية من أنواع الوقود هذه للطيران التجاري. إلا أن أنواع الوقود البديل المستدام المنتجة من الكتلة الأحيائية (biomass) أو أنواع النفط المتجدد توفر امكانية لتخفيض دورة حياة انبعاثات غازات الدفيئة وتخفف بالتالي من مساهمة الطيران في التغير المناخي العالمي. وكما يتبين من الوثيقة CAAF/09-WP/05، فإن استخدام أنواع الوقود هذه يمكن أن يسفر أيضاً عن انخفاض انبعاثات الجسيمات، وبالتالي خفض أثر الطيران على نوعية الهواء نتيجة احتواء هذه الأنواع من الوقود على كميات أقل من الكبريت.

٢-٣-٢ يشكل انتاج أنواع وقود بديل مستدام للطيران عنصراً أساسياً في امدادات وقود الطيران في المستقبل. وتبذل الايكاف الجهود لتعزيز الادراك بأهمية الاستخدام المتوقع لأنواع الوقود البديل وتأثيرها على الانبعاثات. وقد أشارت حلقة عمل الايكاف بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/09-IP/1) الى أن أنواع الوقود من مصدر حجري يمكن أن تشكل حلاً متكافئاً وعنصراً رئيسياً في المساعدة على تخفيض تأثير الطيران على تغير المناخ. وفي حال توفر قدر كافٍ من الطلب أو المبادرة، سيكون بالإمكان، في غضون ١٥ سنة، توفير إمدادات كبيرة من وقود الطيران تؤمن تخفيض نسبة ٥٠ في المائة أو أكثر من دورة عمر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وتتم الموافقة بالفعل على ترخيص أنواع الوقود البديل للاستخدام في الطيران.

٣-٣-٢ ويتطلب تطوير أنواع وقود بديل مستدام للطيران جهوداً إنمائية متواصلة. وبحلول عام ٢٠٢٠ سيكون الطيران الدولي بحاجة الى مساهمة جوهرية لأنواع الوقود البديل المستدام للطيران من أجل ردم فجوة التأخير، بهدف تخفيض أثر غازات الدفيئة الى مستويات عام ٢٠٠٥. وعلى المدى ما بين القريب والمتوسط (لغاية عام ٢٠٢٠) من المرجح أن يكون وقود الطائرات المتاح خليطاً مؤلفاً من أنواع الوقود البديل المستدام وأنواع الوقود التقليدي، وكذلك وقود الكحول للطائرات التي تعمل بالصيابات. ومن المحتمل في أثناء هذه الفترة استخدام أنواع وقود خليط تشتمل على ما يصل إلى ٥٠ بالمائة أو أكثر من أنواع وقود الطائرات البديل المستدام. وعلى المدى ما بين المتوسط والبعيد (لغاية عام ٢٠٥٠)، سيكون من الممكن استخدام وقود كحول نظيف للطائرات.

٤-٢ تقلب الأسعار

١-٤-٢ ذكر أثناء حلقة العمل بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل أن أسعار وقود الطيران قد شهدت رقماً قياسياً من التقلب في عام ٢٠٠٨. وفي أثناء الفترة من كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ لغاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨، تراوح متوسط سعر برميل وقود الطيران بين ٥٩,١٣ دولار أمريكي و١٦٤,٥٩ دولار أمريكي (CAAF/09-IP/1). وفي الغالب، تذكر شركات الطيران أن تكاليف الوقود تشكل أكبر نسبة من مصروفاتها التشغيلية، بقطع النظر عن سعر النفط ووجود مستوى شبه عادي لاستهلاك الوقود، الأمر الذي يتسبب في تقلب للأسعار بنسبة ١٧٨ في المائة، ويشكل تحدياً على شركات الطيران مواجهته. ومع أن السبب لا يعود كلياً الى التقلب في أسعار وقود الطيران، فقد واجهت ٢١ شركة طيران في العالم في عام ٢٠٠٨ مصاعب مالية دفعتها الى وقف عملياتها. ولو اعتمدت أنواع اضافية من وقود الطائرات ضمن سلسلة أنواع الامدادات، لكان بالإمكان التخفيف من آثار تقلب الأسعار الذي حصل في عام ٢٠٠٨.

٣- خارطة طريق لتطوير أنواع وقود بديل

٣-١ ستعرض خارطة طريق الايكاو رفيدة المستوى خرائط الطرق الحالية وتبين ما يتوقع المجتمع الدولي إنجازه من وراء الوصول الى أنواع وقود بديلة في المستقبل. ويفترض في خارطة الطريق التي سيضعها المؤتمر أن تكون بمثابة وثيقة حيّة تظهر العمل الذي أنجز حتى الآن بشكله الأولي وتصف العناصر التي تحتاج الى مزيد من التفحص من أجل اتخاذ قرارات تتعلق بالسياسة العامة في هذا المجال في المستقبل. ويفترض في خارطة الطريق أيضا أن تسهّل وتسرع تطوير واستخدام أنواع وقود بديل مستدام للطائرات على المدى القصير (لغاية عام ٢٠١٢) والمتوسط (لغاية عام ٢٠٢٠) والطويل (لغاية عام ٢٠٥٠).

٣-٢ من المتوقع أن تتطوي خارطة الطريق على معالم أداء تتعلق بأمر منها:

- (أ) تسهيل القبول بمنهجيات نمطية للقيام بعمليات تقييم للدورة العمرية لأنواع الوقود البديل؛
- (ب) القيام بمواءمة عالمية لطرق تقييم مستوى الاستعداد التكنولوجي لأنواع وقود الطائرات؛
- (ج) توحيد المصطلحات وتعريف التعابير المستخدمة في أنواع الوقود البديل؛
- (د) تسهيل انتشار ممارسات فضلى لمنهجية تحليل جدوى التكاليف تكون مناسبة لتقييم أنواع الوقود البديل المستدام للطائرات؛
- (هـ) مساعدة أصحاب المنفعة، على المستوى الدولي، على توحيد جهودهم لوضع خرائط طرق للأبحاث والبرامج، لتأمين التنسيق في إنتاج امدادات الوقود البيولوجي فيما بين العاملين في مجالات الطيران والزراعة والوقود المتجدد؛
- (و) تقديم الدعم للاستثمارات الوطنية والبنى التحتية المدعومة من قبل الحكومة للصناعات الرائدة في مجالي المنشآت الرائدة للوقود الاصطناعي والوقود البيولوجي وإمكانية إنشاء مرافق إنتاجية واسعة النطاق لتجاوز العوائق التي تعترض إنتاجها.

٣-٣ عقد اجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ في مقر الايكاو من ٧ الى ٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩. وفي أثناء الاجتماع كان هناك اتفاق عام على أن النهج الشامل سيكون ضروريا لتحقيق تخفيضات في انبعاثات الطيران وأنه ينبغي على الايكاو أن تواصل الاضطلاع بدور قيادي بالنسبة لكل المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغيّر المناخ، بما في ذلك الاستمرار في وضع مجموعة من التدابير الموصى بها من قبل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيّر المناخ، لتقديم المساعدة الى البلدان النامية، ووضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي؛ وتطوير واستخدام أنواع الوقود البديل للطيران.

٣-٤ أقر المؤتمر بأن أنواع الوقود البديل يمكن أن تكون عاملا رئيسيا في تخفيض تأثير الطيران الدولي على تغيّر المناخ وأوصى الدول والمنظمات الدولية أن تشارك بنشاط في مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل الذي سيعقد في تشرين الثاني/نوفمبر من عام ٢٠٠٩ (CAAF 2009) وأن تتبادل المعلومات حول خبراتها واستراتيجياتها من أجل تعزيز هذه الجهود، وأن تزود الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيّر المناخ (UNFCCC COP15) في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ بنتائج مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديل لعام ٢٠٠٩ فيما يتعلق بتطوير واستخدام أنواع الوقود البديل في مجال الطيران. وبالإضافة الى ذلك، ستستخدم خارطة الطريق في تقديم

المعلومات إلى الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاف. ويتضمن التذييل (أ) الاعلان الذي أقرّه الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغيّر المناخ.

٤ - الاستنتاجات

٤ - ١ المؤتمر مدعو لـ:

- (أ) أخذ العلم بأن العالم اليوم يستهلك ٣,٩١٧ ميغاطن من الوقود السائل سنوياً، منها ٠,٠٢ ميغاطن من الوقود البيولوجي. و يستخدم القليل جداً من الوقود البيولوجي في الطيران الدولي؛
- (ب) الإقرار بأن الطيران الدولي سيحتاج بحلول عام ٢٠٣٦ الى مساهمة جوهرية من أنواع الوقود البديل المستدام للطائرات من أجل تخفيض تأثير اجمالي انبعاثاتها من غازات الدفيئة؛
- (ج) الموافقة على أن تغيّر المناخ يشكل مشكلة عالمية تحتاج الى نهج عالمي للطيران الدولي والترحيب بالانشطة الأولية للايكاف لتسهيل الجهود العالمية لاستخدام أنواع وقود بديل ودائم في الطيران.

٥ - التوصيات

٥ - ١ المؤتمر مدعو للتوصية بأن:

- (أ) تعمل الدول على جناح السرعة مع صناعة الطيران للاسراع في تطوير واستخدام أنواع وقود بديل ومستدام للطيران؛
- (ب) تشارك الدول بنشاط بالمزيد من الأعمال بشأن أنواع الوقود البديل والمستدام للطيران بتسهيل من الايكاف؛
- (ج) تقوم الايكاف بتزويد الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC COP15) في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ بنتائج المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديل فيما يتعلق بتطوير واستخدام أنواع الوقود البديل في الطيران؛
- (د) تقوم الدول الأعضاء بإطلاع الايكاف قبل الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاف على مبادراتها المتعلقة بأنواع الوقود البديل والمستدام في الطائرات.

- - - - -

التذييل

الإعلان الذي أقره الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

إن الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، الذي طلبت عقده منظمة الطيران المدني الدولي في مقرها بمونتريال في الفترة من ٧ إلى ٩/١٠/٢٠٠٩ حضره وزراء ومسؤولون آخرون رفيعو المستوى يمثلون ٧٣ دولة و ٢٦ منظمة دولية:

وحيث أن الدورة ٣٦ للجمعية العمومية للإيكاف قد طلبت من المجلس عقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ الذي أوصى به الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، مع مراعاة أن الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ سيعقد في ديسمبر ٢٠٠٩؛

وإذ يرحب بقرار مجلس الإيكاف بأن يقلل قبولاً تاماً برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، والذي يشمل الأهداف العالمية الطموحة المتمثلة في كفاءة استخدام الوقود، ومجموعة من التدابير وسبل قياس التقدم المحرز، كخطوة هامة أولى في أعمال الدول المتعاقدة بالإيكاف في مجال التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الطيران الدولي؛

وإذ يؤكد من جديد على الإيكاف بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتصلة بالطيران المدني الدولي، وإذ يشدد على التزام الإيكاف بتوفير القيادة المستمرة في معالجة مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة؛

وإذ يُقرّ بالمبادئ والأحكام المتعلقة بمسؤوليات مشتركة وإن كانت متباينة، والقدرات الخاصة بكل دولة، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو؛

وإذ يُقرّ أيضاً بمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعادلة لتطوير الطيران الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو؛

وإذ يشدد من جديد على الدور الحيوي الذي يقوم به الطيران الدولي في التنمية الاقتصادية والاجتماعية العالمية والحاجة إلى ضمان مواصلة نمو الطيران الدولي بطريقة مستدامة؛

وإذ يُقرّ أنه من المتوقع ازدياد انبعاثات الطيران الدولي، التي تقدر حالياً بأقل من ٢ في المائة من مجموع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية، نتيجة التطوير المتواصل للقطاع؛

وإذ يعترف أن قطاع الطيران الدولي يجب أن يقوم بالدور المناط به للتصدي للتحدي العالمي لتغير المناخ، بما في ذلك عن طريق المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة في العالم؛

وإذ يشير إلى الرأي العلمي القائل بأن زيادة متوسط درجات الحرارة في العالم فوق المستويات التي سبقت حقبة الصناعة لا يجب أن تتجاوز درجتين مئويتين؛

وإذ يشير إلى الجهود المتواصلة التي يبذلها القطاع من أجل التخفيف من تأثير الطيران على تغير المناخ وتحسين كفاءة استخدام الوقود المحققة خلال السنوات الأربعين الأخيرة، مما أسفر عن تحسين استخدام طائرات اليوم للوقود بنسبة تتجاوز ٧٠ في المائة لكل راكب كيلومتري؛

وإذ يؤكد على أن التصدي لانبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الطيران الدولي تقتضي المشاركة الفعالة والتعاون من جانب الدول وقطاع الطيران، وإذ يشير إلى الالتزامات الجماعية التي أعلن عنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعة الطيران والفضاء نيابة عن صناعة النقل الجوي الدولي لمواصلة تحسين كفاءتها من حيث ثاني أكسيد الكربون بمتوسط نسبته ١,٥ في المائة في السنة من عام ٢٠٠٩ إلى عام ٢٠٢٠، مما يرمي إلى تحقيق نمو تعادل أثر الكربون من عام ٢٠٢٠ وتقليص انبعاثاتها من الكربون بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠ بالمقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥؛

وإذ يُقرّ بالظروف المختلفة فيما بين الدول فيما يتعلق بقدراتها على التصدي للتحديات المرتبطة بتغير المناخ وضرورة توفير الدعم اللازم، ولا سيما للبلدان النامية وللدول ذات الاحتياجات الخاصة؛

وإذ يُقرّ بأن من غير المرجح أن يؤدي الهدف الطموح لتحقيق نسبة ٢ في المائة سنوياً من تحسين كفاءة استخدام الوقود إلى تحقيق مستوى من التخفيض اللازم لتثبيت ثم تخفيف إسهام الانبعاثات المطلق جرّاء الطيران في تغير المناخ، وأنه يتعين النظر في تحقيق أهداف ذات طموح أكبر لتحقيق مسار مستدام للطيران؛

يعلن ما يلي:

- ١ - يعتمد الاجتماع الرفيع المستوى برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ حسبما قبله مجلس الايكاو؛
- ٢ - وإن تسعى الدول والمنظمات ذات الصلة إلى تنفيذ برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، فهي ستعمل من خلال الايكاو لتحقيق تحسين متوسط سنوي عالمي في كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة في الأجل المتوسط حتى عام ٢٠٢٠ وهدف عالمي طموح لمعدل تحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة في السنة في الأجل الطويل من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠، محتسب على أساس حجم الوقود المستخدم في الطن الكيلومتری الايرادي المنقول؛
- ٣ - إذ يضع في اعتباره النتائج ذات الصلة للاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ، وإن يقرّ بأن هذا الإعلان يجب ألا يصدر حكماً مسبقاً على نتائج تلك المفاوضات، ستواصل الايكاو ودولها المتعاقدة، إلى جانب المنظمات ذات الصلة، العمل معاً أيضاً على الاضطلاع بالمزيد من الأعمال بشأن الأهداف متوسطة الأجل وطويلة الأجل، لاسيما استطلاع جدوى أهداف أكثر طموحاً، بما في ذلك نمو تعادل الأثر الكربوني وتخفيض الانبعاثات، مع مراعاة الالتزامات الجماعية التي أعلنها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء؛ بالنيابة عن قطاع النقل الجوي الدولي والظروف الخاصة والقدرات ذات الصلة لدى البلدان النامية والنمو المستدام لصناعة الطيران الدولي كي تنظر فيها الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاو؛
- ٤ - لن تسفر تحسينات كفاءة استخدام الوقود هذه أو الأهداف الطموحة الأخرى لتخفيض الانبعاثات عن فرض التزامات محددة علىفرادى الدول. وستحدد الظروف المختلفة والقدرات ذات الصلة وإسهام الدول النامية والمتقدمة في تركيز انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران في الغلاف الجوي إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة في بلوغ الأهداف العالمية الطموحة؛
- ٥ - ستقوم الايكاو بوضع عملية ترمي إلى استحداث إطار للتدابير القائمة على الأسواق في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة الاستنتاجات التي توصل إليها الاجتماع الرفيع المستوى والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ ومراعاة التذييلات والقرارات ذات الصلة الصادرة عن الجمعية العمومية للايكاو من أجل إكمال هذه العملية على وجه الاستعجال؛
- ٦ - وستقوم الايكاو بشكل منتظم بإبلاغ اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي، كجزء من إسهامها في تقييم التقدم المحرز في اجراءات التنفيذ في القطاع، وذلك على أساس المعلومات التي أقرتها دولها المتعاقدة؛
- ٧ - تشجيع الدول على تقديم خطط عملها التي تعرض سياساتها واجراءاتها ذات الصلة وإبلاغ الايكاو سنوياً عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي؛
- ٨ - ستقوم الايكاو ودولها المتعاقدة بتشجيع، تشجيعاً شديداً، إجراء مناقشات مستفيضة بشأن استحداث تكنولوجيات الوقود البديل وتشجيع استخدام أنواع الوقود البديلة والمستدامة، بما فيها الوقود الحيوي، في الطيران وفقاً للظروف على الصعيد الوطني.

التوصيات التي أقرها الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

بالإضافة إلى التوصيات الصادرة عن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ حسبما قبلها المجلس، أوصى الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، بغية إحراز تقدم في العمل المؤدي إلى الدورة ٣٧ المقبلة للجمعية العمومية للإيكاو في عام ٢٠١٠، بأن يقوم مجلس الإيكاو بما يلي:

- ١- العمل على وجه الاستعجال جنباً إلى جنب مع قطاع الطيران لتعزيز تطوير وتنفيذ تكنولوجيات للطائرات تتسم بزيادة الفعالية من حيث الطاقة وأنواع وقود بديلة ومستدامة للطيران؛
- ٢- السعي إلى وضع قاعدة قياسية عالمية بشأن ثاني أكسيد الكربون من أجل أنواع الطائرات الجديدة تمشياً مع توصيات اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران؛
- ٣- مواصلة تحديث المعرفة بشأن النظر في الترابط بين الضوضاء والانبعاثات في تدابير التطوير والتنفيذ لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي؛
- ٤- مواصلة العمل مع المنظمات ذات الصلة بشأن الفهم العلمي وبشأن التدابير الرامية للحد من آثار الطيران غير ثاني أكسيد الكربون على المناخ؛
- ٥- تكثيف جهوده في المضي في إعداد القواعد والتوصيات الدولية والتدابير التكنولوجية والتشغيلية لتخفيض انبعاثات الطيران الدولي، مع الدعم والخبرة من أفرقة الخبراء واللجان الفنية للمنظمة بالتشاور مع المنظمات الأخرى ذات الصلة، وخاصة بشأن إعداد إرشادات جديدة بشأن التدابير التشغيلية لتخفيض انبعاثات الطيران؛
- ٦- الالتزام بالتعاون مع صناعة الطيران، بتيسير تنفيذ التغييرات التشغيلية وتحسين إدارة الحركة الجوية ونظم المطارات الرامية إلى تخفيض الانبعاثات الناشئة عن قطاع الطيران الدولي؛
- ٧- المضي في العمل بشأن التدابير الرامية إلى مساعدة الدول النامية وكذلك لتسهيل الحصول على الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات، بما في ذلك احتمال تطبيق آليات مرنة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، مثل آلية التنمية النظيفة، على الطيران الدولي؛
- ٨- تشجيع الدول والمنظمات الدولية على المشاركة الفعالة في المؤتمر بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل الذي سيعقد في ريو دي جانيرو في نوفمبر ٢٠٠٩ (CAAF 2009) لنقاسم جهودها واستراتيجياتها لترويج هذه التدابير وتقديم نتائجه إلى الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الدول الأطراف؛
- ٩- تحديد منهجيات قياسية ملائمة وآلية لقياس/تقدير والرصد والتحقق من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية الناشئة عن الطيران الدولي، ودعم الدول لأعمال الإيكاو بشأن قياس التقدم المحرز من خلال الإبلاغ عن البيانات السنوية للحركة الجوية واستهلاك الوقود؛
- ١٠- الطلب من الدول أن تواصل دعم جهود الإيكاو لتعزيز إمكانية الاعتماد على قياس/تقدير انبعاثات غازات الدفيئة العالمية من الطيران الدولي؛
- ١١- النظر في استثناء كحد أدنى للدول التي ليست لديها مستويات مهمة من نشاط الطيران الدولي، وذلك في تقديم خطط العمل والتقارير المنتظمة إلى الإيكاو عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران؛
- ١٢- النظر، مع إعطاء الأولوية الواجبة، في تخصيص موارد للنشاطات المتعلقة بالبيئة في إطار الميزانية البرنامجية العادية المقبلة للإيكاو، وتحليل إمكانية اعتماد مساهمات طوعية؛

- ١٣ - استطلاع أهمية مقياس فعالية الوقود التي وضعها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالنسبة لطيران الأعمال الدولي؛
- ١٤ - استطلاع نهج لتوفير المساعدة الفنية والمالية في عملية ابلاغ البلدان النامية؛
- ١٥ - دعوة قطاع النقل الجوي الدولي إلى المضي في صقل استراتيجيات وإطار التنفيذ من أجل الالتزام الجماعي بقطاع النقل الجوي الدولي.

- انتهى -