

الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

الاجتماع الأول

(مونتريال، من ١٧ إلى ١٩ / ٢ / ٢٠٠٩)

موجز المناقشات - اليوم الأول

البند ١ من جدول الأعمال: المسائل الإدارية

افتتاح الاجتماع

١- افتتح رئيس المجلس الاجتماع مرحبا بأعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (ومستشاريهم) في الاجتماع الثالث للفريق، وبخاصة السيد أ. ديميدوف (الاتحاد الروسي)، الذي شغل مقعد السيد أ. باخورين، والكابتن محمد علي جمجوم (المملكة العربية السعودية) الذي شغل مقعد الدكتور م. ر. بيرينجي، والسيد ب. جريفيت (المملكة المتحدة)، الذي شغل مقعد السيد د. كرون (سويسرا)، والذين كانوا يحضرون اجتماع الفريق لأول مرة. ولوحظ أن الدكتور ه. أ. ديمورين (نيجيريا) لم يتمكن من الحضور بسبب مسائل رسمية طرأت بشكل غير متوقع.

٢- واستهل الرئيس الاجتماع بتوجيه الشكر إلى الأعضاء لدعمهم لعملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ حتى الآن، ولما أحرزوه من تقدم منذ الاجتماع الأخير للفريق. وذكر أنه في الحين الذي انصب فيه تركيز الفريق حتى الآن على جمع واستعراض المعلومات المتصلة بجوانب معينة من تغير المناخ، فإنه سيحول اهتمامه منذ اليوم إلى الصياغة الفعلية لبرنامج العمل المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٣- واستعرض الرئيس بعد ذلك بسرعة بعض العناصر الرئيسية في التذييل كاف (برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ) لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ (بيان موحد عن مواصلة سياسات الإيكاو وممارساتها المتعلقة بحماية البيئة) وهو القرار الذي أنشأ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وحدد ولايته، وعلق عليها. وأكد، أولا وقبل كل شيء، أن هناك اعتراف بمبادئ عدم التمييز والفرص العادلة المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو. وهذه المبادئ شرط لاغنى عنه لوجود الإيكاو وعملها باعتبارها الجهة التي تقوم بوضع المعايير العالمية للبلدان المائة والتسعين الأعضاء فيها. ولا يمكن بغير ذلك لمنظومة النقل الجوي العالمية أن تعمل. وفي الوقت نفسه، يعترف التذييل بالمبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة والقدرات الخاصة بكل بلد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو. ويجب أن يعترف برنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بدوره بهذه المبادئ ويتسع لها. وأشار الرئيس إلى أنه من الوسائل التي يمكن بها تحقيق ذلك أن نتذكر أن الفريق يتعامل مع انبعاثات الطيران الدولي التي لا يمكن من الناحية العملية أن نحدد منشأها جغرافيا بحسب الدولة، كما هو الحال بالنسبة إلى الانبعاثات المحلية. السياق إذا مختلف تماما. كما يتعين على الفريق أن يضع في الحسبان أن الأهداف الطموحة التي يتعين أن يحددها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ موجهة إلى قطاع النقل الجوي ككل. ويتعين تحقيق هذه الأهداف بصور جماعية، ودون مسؤوليات وطنية أو إقليمية محددة، كما أنها ستسهم في نهاية المطاف في تحسين كفاءة خطوط الطيران وصناعة الطيران بشكل عام.

٤- وفيما يتعلق بخطط الاتجار بالانبعاثات، سواء كانت عالمية أو إقليمية، ينص قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ على أن تنفذ على أساس الاتفاق المتبادل. ويعنى ذلك أن تكون الاستراتيجيات والتدابير المتاحة للدول تطوعية. وأخيراً، شجع قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ مراعاة الاعتبارات الخاصة بالبلدان النامية، وتقديم المساعدة لها، بناء على طلبها.

٥- أعرب الرئيس عن ثقته في أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وبناء على ما طلب في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، سوف يتمكن من التوصل إلى اتفاق على أساس توافق الآراء والرؤية المشتركة والإرادة القوية للدول المتعاقدة.

٦- في إطار هذه الخطوط العامة، كان للرئيس شرف حضور المؤتمر الوزاري للبيئة العالمية والطاقة في النقل الذي استضافته حكومة اليابان في كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩. وكان من أبرز معالم ذلك المؤتمر اعتماد إعلان وزاري يتعلق بالبيئة العالمية والطاقة في النقل. وأعرب الرئيس عن عظيم سعادته لإشادة ذلك الإعلان بالدور الرئيسي الذي تضطلع به الإيكاو باعتبارها الهيئة المختصة بمسائل الطيران في الأمم المتحدة. وشجع الوزراء الإيكاو بشدة على مواصلة دورها القيادي في إعداد تدابير فعالة على المستوى العالمي لمعالجة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الصادرة عن الطيران الدولي. والواقع أن الإعلان جاء معبراً عن قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ الذي "يطلب من المجلس: كفاءة أن تواصل الإيكاو ممارسة دورها القيادي في المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الاحتباس الحراري" [انظر التذييل (ي) (أثر الطيران على المناخ العالمي - التعاون مع الأمم المتحدة والهيئات الأخرى)، الفقرة ١ أ) من المنطوق.

٧- قال الرئيس إنه يعتقد أن من الحقائق التي لها نفس القدر من الأهمية أن ٢١ دولة تمثل بعض أكبر أسواق الطيران في العالم قد حضرت ذلك المؤتمر. ومثل الكثير من هذه الدول من خلال أحد المشاركين في الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، كما كانت جميع الدول المشاركة أطرافاً في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. ومن المتوقع أن تعرب هذه الدول في المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ الذي يعقد في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ عن موقف متسق مع إعلان طوكيو.

٨- أشار الرئيس إلى أنه، تمشياً مع تركيز الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على السياسات، نظم ذلك الاجتماع بحيث تخصص الجلسة الصباحية لتقديم معلومات مستكملة. بعد ذلك يكرس جدول الأعمال بالكامل للمسائل المتعلقة بالسياسات. ومن حسن حظ الفريق أنه تم تحديد هذه المسائل وفهمها بدقة في ظل قيادة السيدة م. موفو كرئيسة للاجتماع، والقيادة الرشيدة لرؤساء الأفرقة العاملة الثلاثة. وأحيط الرئيس علماً بأن الاجتماع التنسيقي الذي عقد في اليوم السابق (١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩) كان مفيداً في توفير فهم أفضل للمسائل ولآراء المشاركين. واغتتم هذه الفرصة للإعراب عن شكره للسيدة موفو لتعاونها وقيادتها اللذين اتضحا منذ بداية عمل الاجتماع الثاني لفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٩- وشدد الرئيس على أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ استعد بصورة جيدة للمناقشات التي جرت طوال الأيام الثلاثة التالية، وأشار إلى أن موارد الأمانة وغرف الاجتماعات في الإيكاو قد وضعت تحت تصرف الفريق، وأن بمقدور الفريق الاعتماد على تعاونها التام في مساعدته. وقد توفرت جميع العناصر اللازمة لإنجاح الاجتماع. ويرد نص البيان الافتتاحي للرئيس على الموقع الشبكي المؤمن الخاص بالفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وعلى موقع الإيكاو العام.

١٠- وبصفتها رئيسة الاجتماع، شكرت السيدة موفو رؤساء الأفرقة العاملة وكل المشاركين في الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لعملهم الممتاز طوال الأشهر القليلة الماضية الذي تمخض عن العديد من أوراق العمل المطروحة على الفريق الآن. وقد عرفت السيدة موفو، كرئيسة للاجتماع الثاني، ومن تجربتها الشخصية أن عمل الفريق قد وجد تسهيلات عظيمة في الفترة الفاصلة بين اجتماعاته. وقد قطعت خطوات كبيرة في ظل قيادة رؤساء الأفرقة العاملة. وكررت قولها إن الاجتماع الثالث للفريق مرحلة حاسمة للانتقال من جمع البيانات والمعلومات إلى تطبيقها لحل المسائل المتعلقة بالسياسات المطروحة على الفريق.

انتخاب رئيس ونائب رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

١١- بناء على ترشيح رئيسة الاجتماع السيدة موفو (جنوب أفريقيا)، انتخب الفريق السيد ج. دوهيرتي (أستراليا) رئيسا للاجتماع الثالث والسيد ج. لوبيز ماير (المكسيك) نائبا للرئيس.

١٢- في ملاحظاته التمهيدية، أكد الرئيس الجديد أن الفريق ينتقل من المرحلة المهمة لجمع البيانات والمعلومات إلى إعداد استراتيجية مترابطة وبرنامج عمل مقنع. وتقديرا لإسهام السيدة موفو كرئيسة للاجتماع الثاني، أشاد بالتقدم المهم الذي أحرزه الاجتماع الثاني للفريق وبالجهد التي بذلتها في الفترة الفاصلة لتوليد الزخم والمساعدة في التنسيق وتحسين أعمال الأفرقة العاملة. وأشار الرئيس إلى أن الاجتماع التأسيسي الذي عقد في اليوم السابق كان مفيدا في معالجة بعض أصعب المسائل التي ينظرها الفريق وأكثرها حرجا، ونوه بالدور الذي اضطلعت به السيدة موفو في توجيه المناقشة وفي العمل من أجل تحديد مؤشرات اتجاه مفيدة. كما أشار إلى أنه سيتم قريبا تعميم مشروع لموجز مناقشات الاجتماع التأسيسي.

١٣- وشكر رئيس الاجتماع رئيس المجلس لدعمه لعملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ووما قدمه من توجيهات، وأكد على أنه في المؤتمر الوزاري الذي عقد مؤخرا عن البيئة العالمية والطاقة في النقل في طوكيو، كان رئيس المجلس مناصرا قويا في ذلك المحفل الدولي للدور الريادي للإيكاو في معالجة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من الطيران الدولي ولعملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

استعراض ترتيبات العمل

١٤- اتخذ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الإجراء المقترح في الفقرة ٨-١ من ورقة العمل الأولى WP/1 و: وافق على الهدف من اجتماعه الثالث كما ورد في الفقرة ٢ منه؛ أحاط علما بجدول أعمال الاجتماع الوارد في التذييل ألف؛ أحاط علما باختصاصات الفريق كما وافق عليها المجلس وكما قبلها الفريق في وقت سابق على النحو الوارد في التذييل باء؛ وافق على البرنامج المقترح للاجتماع على النحو الموضح في التذييل جيم؛ وأحاط علما بطرائق عمل الفريق وساعات عمله كما وردت في الفقرتين ٦ و ٧ من الورقة. وأشار الرئيس إلى أن ملخصا موجزا للنقاط الرئيسية التي جرى تناولها أثناء المناقشات اليومية سوف يعمم للتعليق عليه. وبناء على طلب من السيد زانبين وانغ (الصين)، وافق الرئيس على أن يشارك مستشاره، السيد جوشون صن، مباشرة في مناقشة الفريق للنص معين من تقارير الأفرقة العاملة وأي مسودات وثائق أخرى يعدها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

الموافقة على موجزات مناقشات الاجتماع الثاني للفريق المعني بالطيران الدولي

١٥- استعرض الفريق موجزات مناقشات اجتماعه الثاني كما وردت في موجزات مناقشات الأفرقة ١ و ٢ و ٣ (GIACC/2-SD/1, 2 and /3) على أساس أن السيد م. ف. بينتا غاما (البرازيل) سوف يقدم تعليقاته عليها للأمانة في موعد لا يتجاوز ٢٦ شباط / فبراير ٢٠٠٩ لاتخاذ الإجراء الملائم.

البند ٢ من جدول الأعمال: استعراض الأنشطة المتعلقة بانبعاثات الطيران في الإيكاو وعلى الصعيد العالمي

عرض يتعلق بالمؤتمر الوزاري المعني بالبيئة العالمية والطاقة في النقل (طوكيو، ١٥ و ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩)

١٦- تحدث السيد ك. تاكيغوشي (اليابان) عن المؤتمر الوزاري المعني بالبيئة العالمية والطاقة في النقل، الذي استضافته وزارة الأراضي والبنية الأساسية والنقل والسياحة في اليابان في طوكيو في ١٥ و ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩. وورد نص الإعلان الوزاري الذي وافق عليه المؤتمر في ورقة المعلومات IP/3 المقدمة من اليابان.

١٧- أشار السيد تاكيغوشي إلى أن المؤتمر الوزاري قد حضره ممثلون عن ٢١ دولة بينها تسع من الدول المشاركة في الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (أستراليا، وكندا، وفرنسا، وألمانيا، والهند، واليابان، والاتحاد الروسي، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة)، وتسع منظمات دولية، منها الإيكاو، وأمانة اتفاقية الأمم

المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، والمفوضية الأوروبية. وركزت المناقشات على التدابير المتعلقة بغازات الاحتباس الحراري والانبعاثات الملوثة للهواء الصادرة من قطاع النقل.

١٨- انقسم المؤتمر الوزاري إلى ثلاث جلسات، ونوقشت المسائل المتعلقة بالطيران الدولي في الجلسة الثانية. وأكد رئيس مجلس الإيكاو، في كلمته الافتتاحية في مستهل تلك الجلسة أن انبعاثات الطيران الدولي هي، بحكم تعريفها، عالمية الطابع ولا تتحصر داخل الحدود الوطنية. وأشار إلى أن المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو تنص على أن يتم التعامل مع الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي من خلال الإيكاو. وبالإضافة إلى ذلك، وجه الرئيس الانتباه إلى حقيقة أن صناعة الطيران تتمتع بسجل مرموق يمكن تتبعه في مجال التحسين المستمر لكفاءة عملياتها وتقليل أثر السفر جوا على البيئة وبصفة خاصة على تغير المناخ. كما أكد أن الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو طلبت من الإيكاو، في القرار ٣٦-٢٢، ممارسة دور قيادي أكبر فيما يتعلق بالانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي وإنشاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الذي يضطلع بإعداد برنامج عمل نشط يوصي الإيكاو باعتماده في الوقت المناسب لينظر فيه المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ الذي يعقد في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩. وأشار رئيس مجلس الإيكاو إلى أهمية أن تواصل الإيكاو الاعتماد على تعاونها الممتاز مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ كما أكد أيضا أن الإيكاو بذلت جهودا كبيرة في وضع تدابير وبرامج لتحسين إسهامها في التصدي لمشكلة تغير المناخ، كإعداد المواد الإرشادية المهمة، وعداد الإيكاو لانبعاثات الكربون، ونظم حلقة العمل المعنية بالطيران وأنواع الوقود البديلة (مونتريال ١٠ إلى ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٩) وحلقة العمل المعنية بالطيران وأسواق الكربون (مونتريال ١٨ إلى ١٩ حزيران/يونيه ٢٠٠٨)، إلخ.

١٩- وأشار السيد تاكيغوشي أنه بعد الكلمة الرئيسية دُعيت بعض الوفود لإبداء آرائها في كيفية التصدي لتغير المناخ. وأعرب المشاركون عن تقديرهم للدور الرئيسي للإيكاو باعتبارها الهيئة المختصة في الأمم المتحدة المعنية بمسائل الطيران. وانعكست هذه المناقشات في الإعلان الوزاري المتعلق بالبيئة العالمية والطاقة في النقل الذي وافق عليه المؤتمر (ورقة المعلومات IP/3). وسلط السيد تاكيغوشي الضوء على الفقرة ٤ من الإعلان، التي أعرب فيها الوزراء عن التزامهم بالعمل بصورة جماعية وتعاونية مع المنظمات الدولية وفرادى الدول وعن ترحيبهم بالجهود التي تبذلها الآن المنظمات الدولية، بما فيها الإيكاو. وأكد أن الوزراء قد أعربوا في الفقرة ٧ عن تقديرهم للدور الرئيسي للإيكاو باعتباره الهيئة المختصة في الأمم المتحدة المعنية بمسائل الطيران وتشجيعهم لها على مواصلة دورها القيادي في إعداد التدابير الفعالة على المستوى العالمي لمعالجة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن الطيران الدولي. وأعاد الوزراء في الفقرة ١٠ تأكيدهم على أهمية المناقشات النشطة التي جرت في الإيكاو بشأن الحد من أو تقليص انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن الطيران الدولي لتحقيق الهدف الطويل الأجل للوزراء المتمثل في الوصول إلى أنظمة نقل منخفضة الكربون منخفضة التلوث. كما أعربوا، في تلك الفقرة عن دعمهم لإعداد الإيكاو، في وقت يفضل أن يكون سابقا لنهاية عام ٢٠٠٩، إطارا تنفيذيا يتضمن نهجا شاملا، يتمثل في العمل في مجال التكنولوجيا ووضع المعايير، والتدابير الملائمة التشغيلية والقائمة على آليات السوق لخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن الطيران الدولي، على النحو الذي تقرر في الاجتماع السادس والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو؛ وجهود الإيكاو لتحديد أهداف طموحة عالمية محتملة، بما فيها في شكل كفاءة الوقود، من أجل خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري. وأعرب الوزراء في الفقرة ١١ عن ترحيبهم بنظر الإيكاو في جدوى اتخاذ تدابير أكثر صرامة وفائدتها المحتملة، وبخاصة فيما يتعلق بانبعاثات أكاسيد النيتروجين من محركات الطائرات، وتشجيعهم الإيكاو على مواصلة إعداد معايير اعتماد الانبعاثات، فيما يتعلق بالانبعاثات الأخرى التي تسهم في الأثر البيئي السلبي للطيران.

٢٠- في ختام عرضه، أكد السيد تاكيغوشي أن المؤتمر الوزاري المعني بالبيئة العالمية والطاقة في النقل وإعلانه الوزاري يمكن أن يشجعا الإرادة السياسية للدول للمضي قدما ولتسهيل عمل الإيكاو في ذلك المجال، كما أكد رئيس مجلس الإيكاو في كلمته الافتتاحية. وقال إن إيطاليا سوف تستضيف المؤتمر الوزاري الثاني حول هذا الموضوع في روما في كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٩.

٢١- أحاط الفريق علما بالمعلومات السالفة الذكر، وبورقة المعلومات IP/3. وأعرب الرئيس عن تقديره لحكومة اليابان لاستضافتها المؤتمر الوزاري وبدء نقاش إضافي بشأن هذه المسألة المهمة.

عرض من فريق العمل المعني بالنقل الجوي عن أهداف الصناعة وتدابير معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة من الطيران

[بالنيابة عن المجلس الدولي للمطارات، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء].

٢٢- ذكر السيد ب. ستيل، المدير التنفيذي لفريق العمل المعني بالنقل الجوي، أن الإحاطة التي قدمها جاءت بناء على طلب الفريقين العاملين ١ و ٢ التابعين للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وتعلق بمجموعة من الأهداف الطموحة لصناعة الطيران لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران. وعند استعراض النتائج الرئيسية لذلك العمل، أكد أن الكفاءة المحتملة لثاني أكسيد الكربون، عند أخذ سنة ٢٠٠٥ كخط أساس، ستبلغ ١٥ في المائة بحلول سنة ٢٠١٢ و ٣٢ في المائة و ٥٠ في المائة على الأقل بحلول سنة ٢٠٥٠. ولخص السيد ستيل التدابير المحتملة في خمسة مجالات (تطوير التكنولوجيا وتنفيذها؛ تحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام البنية الأساسية؛ زيادة كفاءة التشغيل؛ تدابير اقتصادية/ تدابير قائمة على آليات السوق؛ تدابير تنظيمية) لتحقيق تخفيضات في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وفي تناوله لاستعمال أنواع وقود طيران ذات كثافة كربون أقل مثل الجاتروفا *Jatropha*، والكاميلينا *Camelina*، والهالوفائيس أو النباتات الملحية *halophytes*، والطحالب، أكد أن هذه الأنواع البديلة المستدامة من الوقود تلعب دوراً حاسماً في الحد من أثر الكربون الصادر عن الطيران. وأشار السيد ستيل إلى حلقة العمل التي نظمها الإيكاو عن الطيران وأنواع الوقود البديلة (مونتريال، من ١٠ إلى ١٢ شباط / فبراير ٢٠٠٩)، فقال إنها كانت مشجعة وأكد أنه من الضروري الآن تحويل الواقع التكنولوجي لأنواع الوقود البديلة إلى واقع تجاري قابل للتنفيذ. واختتم كلمته مؤكداً أن صناعة الطيران تدعم بقوة عملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وتعترف بها كعملية حاسمة في المضي قدماً بمصالحها ومواجهة التحدي الرئيسي لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران والتصدي لتغير المناخ. ووترد الإحاطة التي قدمها السيد ستيل على الموقع الشبكي المؤمن للفريق وعلى الموقع الشبكي العام للإيكاو.

٢٣- وردا على استفسار عن استعمال الوقود الحيوي في الطيران، ذكر السيد ستيل أنه على مدى الشهرين الإثني عشر الماضية أجريت اختبارات على خلطات مختلفة من وقود المحركات النفاثة باستعمال أنواع الوقود الحيوي. وذكر أنه في اختبار أجرته حديثاً شركة كونتيننتال للخطوط الجوية استعمل خليط بنسبة ٥٠ - ٥٠ من الوقود الحيوي يتكون من ٥٠ في المائة من وقود المحركات النفاثة و ٥٠ في المائة من خليط من الجاتروفا والطحالب. وتقوم صناعة الطيران باستكشاف القدرة، وفقاً لتطویر وتوفر أنواع الوقود الحيوي في مناطق مختلفة من العالم، على الاستخدام التبادلي لأنواع الوقود الحيوي بسهولة بحيث يمكن مع مرور الوقت زيادة كمية أنواع الوقود الحيوي التي تخلط في دورة الوقود. وردا على نقطة أثرت بشأن زيادة تعادل الكربون، أوضح السيد ستيل أنه لم يذكر أن فريق العمل المعني بالنقل الجوي قد اعتمد جدولاً زمنياً لتعادل الكربون بالنسبة لسنة ٢٠٥٠؛ وقال إنه عند استطلاع فرصة الوقود الحيوي، سوف يلزم، إذا تم تحديد جدول زمني لسنة ٢٠٢٠ لزيادة تعادل الكربون، توفير أحجام معينة من أنواع الوقود الحيوي، وإن أنواع الوقود الحيوي يمكن، بعد سنة ٢٠٥٠ أن تخفض الانبعاثات لأقل من المستويات الراهنة بدرجة كبيرة. وثمة حاجة إلى بذل جهد تعاوني ضخم من جانب أصحاب المصلحة لتحويل ذلك إلى واقع. ولوحظ أن استعمال أنواع الوقود الحيوي في الطيران يجد تشجيعاً في المملكة العربية السعودية، وهي من البلدان النامية. ونظراً إلى أنه يمكن زراعة محاصيل الوقود الحيوي في الصحراء وربها بماء البحر، فإنها لا تتنافس المحاصيل الغذائية على الأرض أو المياه العذبة. وفي هذا السياق، لاحظ السيد ستيل أن الجاتروفا، والكاميلينا، والهالوفائيس، والطحالب، ومحاصيل الوقود الحيوي الأخرى يمكن زراعتها إما بماء الصرف أو ماء البحر وأنه يمكن زراعة بعضها بنظام الدورة المحصولية.

٢٤- وردا على أسئلة أخرى، أوضح السيد ستيل أن سنة ٢٠٠٥ قد استعملت كخط أساس في تحليل فريق العمل المعني بالنقل الجوي للإمكانات المتعلقة بكفاءة ثاني أكسيد الكربون تحقيقاً للاتساق مع الإطار الزمني لبرنامج الاتحاد الأوروبي للاتجار بالانبعاثات وهو ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦. كما لاحظ أن ثاني أكسيد الكربون هو فقط الذي تم تقييمه

ولم تقم أي مكافئات أخرى له. وفي ضوء نقطة إضافية أثّرت، أشار السيد ستيل إلى أنه يمكنه تزويد الفريق ببيان تحليلي، بحسب الأقاليم، للخفض العالمي المزمع تنفيذه بنسبة ١٢ في المائة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة من تصميم المجال الجوي وتحديث إدارة الحركة الجوية إذا كان ذلك مفيداً.

٢٥- فيما يتعلق بالمقترح المقدم حديثاً في عملية خطة الأمم المتحدة الإطارية المعنية بتغير المناخ من جزر المالديف، بالنسبة عن مجموعة من خمسين من أقل البلدان نمواً، بفرض رسم موحد على كل تذاكر الطيران، من كل البلدان، لتمويل أعمال التكيف، لاحظ السيد ستيل أنه، من منظور صناعة الطيران، توجد إمكانية لفرض آلاف من أنواع الرسوم والضرائب والغرامات المختلفة يفترض أن هدفها جميعاً هو حماية البيئة. وقال إن صناعة الطيران مستعدة لدفع نصيبها العادل مقابل انبعاثاتها من ثاني أكسيد الكربون كما أنها تترك أن ثمة مسائل يتعين معالجتها في البلدان النامية. غير أنه إذا لم يستثمر أي من هذه الرسوم في تطوير المبادرات التي أشار إليها في عرضه، فإن ذلك سيكون مثالا آخر لأخذ الكثير من المبالغ النقدية ورؤوس الأموال من صناعة الطيران هي في حاجة ماسة إليها وينبغي إعادة استثمارها لتحقيق تخفيضات حقيقية في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وأكد السيد ستيل من جديد على الحاجة إلى إيجاد حل عالمي لهذه المشكلة العالمية، مؤكداً أنه ينبغي تجنب فرض ضرائب متعددة الطبقات. وأشار إلى حالة صناعة الطيران في ظل الركود الاقتصادي الراهن، داعياً إلى وضع سياسات نقدية تسمح بمساعدة صناعة الطيران في المضي قدماً نحو تحقيق تخفيضات في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٢٦- شكر الرئيس السيد ستيل على عرضه الحافل بالمعلومات، وعلى المدخلات المفيدة من صناعة الطيران التي قدمها فريق العمل المعني بالنقل الجوي للفريقين العاملين ١ و ٢.

عرض مقدم من التحالف الدولي للطيران المستدام

٢٧- نيابة عن التحالف الدولي للطيران المستدام، قدم السيد ت. جونسون [مدير اتحاد بيئة الطيران AEF] والدكتور د. روثفورد [من هيئة علماء المجلس الدولي للنقل النظيف ICCT] والسيد ب. هيمنجز [مستشار سياسات الطيران للاتحاد الأوروبي للنقل والبيئة] عرضاً موجزاً لآراء المنظمات غير الحكومية في الطيران وتغير المناخ. وأكد السيد جونسون في عرضه على حاجة الإيكو إلى تحديد هدف مطلق لخفض الانبعاثات في الأجل القصير إلى المتوسط، مع خط أساس، في وقت يراعي موعد انعقاد المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المعنية بتغير المناخ في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩. وحذر من أن عدم وجود استراتيجية فعالة سوف ينتج عنه إجراءات تتخذها هيئات و/ أو دول/ أقاليم أخرى للحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة من الطيران الدولي أو لخفضها. ولاحظ الدكتور روثفورد، الذي شارك في عمل الفريق العامل الثالث التابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، في جملة أمور أخرى، أنه لا يمكن التيقن من أن أهداف الكفاءة الطموحة للأساطيل الوطنية سوف تخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري. وفي تأكيده على أنه يتعين على الإيكو أن توصي بمعايير للكفاءة أو لانبعاثات غازات الاحتباس الحراري في الطائرات الجديدة، ذكر أن الهيئة الفيدرالية للطيران في الولايات المتحدة الأمريكية طلبت من الفريق العامل الثالث في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ العمل على إعداد الأساس التقني لمعايير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطائرات. وفي تأكيده أيضاً على أن أنواع الوقود المنتجة بطريقة مستدامة يمكن أن تؤدي دوراً في وضع استراتيجية شاملة في الأجل الطويل لمراقبة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، أكد الدكتور روثفورد أن أي أهداف تحددها الإيكو يجب أن تقوم على أساس خفض الانبعاثات على أساس دورة الحياة وليس على أساس المتطلبات الحجمية. ولاحظ السيد هيمنجز أنه على الرغم من دعوات صناعة الطيران إلى إعداد خطة عالمية للاتجار بالانبعاثات، فقد رفضت الإيكو فرصة العمل في إعداد هذه الخطة في سنة ٢٠٠٤، مؤكداً أن وجود خطة عالمية للاتجار بالانبعاثات يحقق مزايا عديدة للطيران. وفي تأكيده على حاجة الإيكو إلى تحديد أي شروط مسبقة لهذه الخطة العالمية للاتجار بالانبعاثات حتى يمكن النظر فيها بجدية في المستقبل، أشار إلى أن هناك دوراً للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في معالجة هذه المسائل. ويتاح عرض التحالف الدولي للطيران المستدام على الموقع الشبكي المؤمن للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ والموقع الشبكي العام للإيكو.

٢٨- أعرب الرئيس عن تقديره للعمل البناء الذي يضطلع به التحالف الدولي للطيران المستدام من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، ولاحظ أن ثمة نداء صريحاً من المنظمات غير الحكومية إلى الإيكو للعمل.

استعراض التطورات منذ الاجتماع الثاني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

٢٩- ثم قدمت رئيسة وحدة البيئة، وهي أيضا أمينة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، ورقة العمل WP/5 بشأن التطورات الحديثة المتعلقة بالبيئة في هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بما فيها: نتائج محادثات تغير المناخ في أوكرا التي عقدتها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المعنية بتغير المناخ (٢١ إلى ٢٧ آب / أغسطس ٢٠٠٨) ومؤتمر بونزان لتغير المناخ (١ إلى ٣ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨)، والدورة الثامنة والخمسون للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (٦ إلى ١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨)، وأنشطة فريق إدارة البيئة التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. وعرضت المعالم الرئيسية لتغير المناخ وعقدت مقارنة بين أنشطة المنظمة البحرية الدولية والإيكوا التي أسفرت عن عقد المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. كما لخصت رئيسة وحدة البيئة أيضا برنامجا زمنيا للأنشطة في الإيكوا، والمنظمة البحرية الدولية، وعملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وقدمت معلومات حول التحديات والفرص الرئيسية بالنسبة للإيكوا.

٣٠- عندئذ قدمت رئيسة وحدة البيئة ورقة العمل WP/6، التي تضمنت معلومات مستكملة للأنشطة الجوهرية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بما فيها: العمل المتعلق بتحديد الأهداف التكنولوجية والبيئية التشغيلية المتصلة بخفض إحراق الوقود؛ الأعمال المتعلقة بتقييم اتجاهات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في المستقبل؛ وعرض عام للأعمال في مجال المواد الإرشادية المتعلقة بالتدابير التشغيلية لخفض إحراق الوقود والدراسات المتعلقة بالتدابير القائمة على آليات السوق. وإضافة إلى ذلك، شرحت رئيسة وحدة البيئة أوجه المقارنة بين أطر السياسات الخاصة بوضاء الطيران وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة من الطيران على النحو الموجز في ورقة المعلومات IP/1. كما قدمت موجزا لنتائج حلقة العمل المعنية بالطيران وأنواع الوقود البديلة التي استضافتها الإيكوا من ١٠ إلى ١٢ شباط/فبراير ٢٠٠٩. وتتاح عروض رئيسة وحدة البيئة على الموقع الشبكي المؤمن للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وعلى الموقع الشبكي العام للإيكوا.

٣١- لوحظ من التذييل بآ لورقة العمل WP/5، أن الاجتماع الثامن والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية قد ناقش التدابير التقنية المتعلقة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة من الشحن البحري الدولي وإمكانية تطبيق مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة على النقل البحري الدولي ولكنه لم يصل إلى توافق في الآراء. وأشار عضو إلى أن المنظمة البحرية الدولية سوف تقدم إلى المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ الذي يعقد في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ حزمة من التدابير الممكنة، تنفذ على أساس طوعي لاختبار كفاءتها. وسوف تناقش المنظمة البحرية الدولية في ٢٠١٠ تطبيق التدابير المقترحة بناء على الإجراء المتخذ في ذلك الاجتماع. واقترح أن ينظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في استراتيجية المنظمة البحرية الدولية للفصل بين المواضيع لغرض المناقشة لكي يقرر ما إذا كان يوسع استخدام نهج مشابه. واقترح أن يتصل رئيس الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ برئيس الاجتماع الثامن والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية لتبادل المعلومات والآراء حول عملية كل منهما والكيفية التي يمكن بها للإيكوا والمنظمة البحرية الدولية تنسيق أعمالهما والإسهام في الوقت نفسه في المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ.

المناقشة اللاحقة للمسائل الناشئة عن العروض المقدمة من فريق العمل المعني بالنقل الجوي والتحالف الدولي للطيران المستدام ورئيسة وحدة البيئة

٣٢- دعا الرئيس إلى تقديم ردود على الاقتراح الذي يدعو إلى زيادة المشاركة مع المنظمة البحرية الدولية، وأي مسائل أخرى نشأت من العروض المقدمة من فريق العمل المعني بالنقل الجوي والتحالف الدولي للطيران المستدام ورئيسة وحدة البيئة.

٣٣- أشارت عضوة إلى أنها تفهم أن المنظمة البحرية الدولية تعمل بطريقة مختلفة عن طريقة عمل الإيكوا في معالجة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، إذ تعمل المنظمة البحرية من أجل وضع معيار، بحيث لا يكون أمام الدول الأعضاء فيها سوى تدبير واحد يمكن تطبيقه. ومن ناحية أخرى، يعمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ من أجل إعداد سلة من التدابير يمكن للدول الأعضاء الاختيار من بينها بحسب قدراتها. لذا يبدو أن عملية الإيكوا تسبق قليلا عملية المنظمة البحرية الدولية. وطلبت مزيدا من المعلومات حول المنظمة البحرية إذا كان الفريق

المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ راغبا في أن يتعرف على عملية إعداد معيار للمنظمة البحرية الدولية بهدف الإعداد المحتمل لمعيار في الإيكو لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة من الطيران باعتبار ذلك واحدا فقط من تدابير عدة. وأعربت العضوة عن استيائها من أن يقتصر الاختيار أمام الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على تدبير معين واحد.

٣٤- أشارت عضوة أخرى إلى أن العروض المقدمة أكدت حاجة الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى وضع خريطة طريق خاصة به للمؤتمر الخامس عشر للأطراف ووضع برنامج عمل يحمي مصادقية الإيكو في معالجة الانبعاثات الناتجة عن الطيران. ولاحظت أن عرض المؤتمر الوزاري المعني بالبيئة العالمية والطاقة في النقل (طوكيو، ١٥ و ١٦ يناير ٢٠٠٩) قد أظهر بطريقة مهمة تطورات معينة على المستوى الوزاري بين الدول المشاركة. ولاحظت العضوة أن العرض المقدم من فريق العمل المعني بالنقل الجوي قد أشار إلى ما تستطيع صناعة الطيران عمله لخفض الانبعاثات الناتجة من الطيران، وأكدت أنه يتعين على الإيكو التركيز على تحليل الفجوة لتحديد ماهية المسائل البارزة وماهية الإجراءات الذي يتعين اتخاذه. بل إنها اعتبرت أن عرض التحالف الدولي للطيران المستدام أكثر أهمية لأنه أثار المسألة الاستراتيجية المتعلقة بما تحتاج الإيكو إلى أن تقدمه إلى المؤتمر الخامس عشر للأطراف لكي تضمن الاحتفاظ بالثقة العالمية فيما تقدمه إلى العالم كحل شامل للتصدي للانبعاثات الصادرة عن الطيران. وأشادت العضوة بفائدة العرض الذي قدمته رئيسة وحدة البيئة لأنه قدم سياق التطورات الحادثة في المحافل الأخرى. وتمثل رأيها، الذي استند إلى العروض المذكورة، أن ثمة حاجة إلى خطة عمل تقودها الإيكو وهي في طريقها إلى المؤتمر الخامس عشر للأطراف. فالتفاعلات مع المؤسسات المختلفة مهمة. ويجب أن تركز الإيكو بشدة على العمل خارج المنظمة حتى يتسنى لها تحديد أهداف صحيحة.

٣٥- وذكرت العضوة أن دولتها اضطلعت بدور نائب الرئيس في المنظمة البحرية الدولية وأنها كانت تشارك شخصيا في اجتماعات المنظمة بما فيها اجتماعات لجنة حماية البيئة البحرية، كلما أتيح لها ذلك، ووافقت على أن استراتيجية المنظمة البحرية الدولية تختلف اختلافا جوهريا. فالمكان الذي تدور فيه المناقشات بشأن معالجة الانبعاثات هو لجنة حماية البيئة البحرية، وهي لجنة مناظرة للجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ولم تنشئ المنظمة البحرية الدولية أي هيئة أخرى، أو فريق خاص آخر أو إطار مؤسسي إضافي كالفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لدفع المسألة قدما. وعمل لجنة حماية البيئة البحرية يشبه في تفاصيله إلى حد بعيد العمل الذي كانت تقوم به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قبل إنشاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. ويركز هذا العمل على التدابير التقنية وليس على السياسات. ومن ناحية أخرى، تتبع الإيكو نهجا يقوم على السياسات وأنشأت متمدة الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لرفع المناقشات المتعلقة بالانبعاثات إلى مستوى استراتيجي أعلى لمساعدتها في التقدم بمقترح إلى المؤتمر الخامس عشر للأطراف. المنظمة البحرية الدولية إذا متخلفة بشكل و آخر عن الإيكو. وقالت إن التفاعل مع المنظمة البحرية الدولية بالغ الأهمية، غير أنها دعت إلى توخي الحذر فيما يتعلق بتوقع أن تتولى المنظمة البحرية الدولية القيادة. فهذه القيادة، في تقييمها الشخصي، يس لها وجود: فالمنظمة البحرية الدولية متخلفة قليلا عن الإيكو في معالجة مسألة الانبعاثات. ورغم أهمية التأزر بين الإيكو والمنظمة البحرية الدولية، فإن المنظمين تتبعان نهجين مختلفين مما يعني أنهما تتعاملان بطرائق مختلفة مع مسائل معينة. كما أن النقاط التي يركزان عليها مختلفة. وأكدت العضوة أنه يتعين على الإيكو، بالإضافة إلى سعيها إلى التفاعل مع المنظمة البحرية الدولية، أن تسعى أيضا إلى التفاعل مع منظمات خارجية لوضع خريطة طريقها إلى الأمام على الأقل حتى الاجتماع الرفيع المستوى الذي سيطرح عليه برنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وسوف تعظم هذه التفاعلات الفائدة المحتملة لهذا الفريق.

٣٦- في ضوء العرض المقدم من رئيسة وحدة البيئة، أكدت عضوة أخرى أنه يتعين تشجيع لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على الخروج بنتائج للفترة الفاصلة للاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، أو قبل ذلك، فيما يتعلق بعملها في مجال التنبؤ، والنتائج الأولية للجولة الثانية، والتدابير القائمة على آليات السوق، وتحديث الكتاب الدوري ٣٠٣ (الفرص التشغيلية للإقلال من استخدام الوقود وخفض الانبعاثات). وسوف تكون هذه المعلومات مفيدة في توفير مدخلات حول الطريقة التي يمكن بها لأنواع مختلفة من التدابير أن تساعد في تحقيق الأهداف الطموحة الشاملة. وأيدت العضوة أيضا استيفاء البيانات التي أشارت إليها رئيسة وحدة البيئة من حيث تعديل الأطر الزمنية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران لتتفق مع الأطر الزمنية للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، التي كانت أكثر

اتساقا مع فكرة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ في الوقت الحاضر، وهي ٢٠١٢، و٢٠٢٠، و٢٠٢٥. سوف يطلب أيضا من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تقدم أي مفاهيم متممعة بشأن سنة ٢٠٥٠، حتى إذا لم تكن على نفس الدرجة من التفصيل. وقالت إن من المفيد أيضا الحصول على مؤشر من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بناء على بياناتها وتنبؤاتها، فيما يتعلق بالوقت الذي يمكن فيه الوصول إلى تعادل الكربون. وذكرت العضوة بأن قيمة معيار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران قد تأكدت أثناء تقديم عرض التحالف الدولي للطيران المستدام، وأكدت أن مسألة وجود ذلك المعيار من عدمه سوف تستقطب اهتمام الجمهور، وسألت عما إذا كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد نظرت في وضع مثل هذا المعيار والمدة التي سيستغرقها إعداده ومدى صعوبة ذلك، مع مراعاة تحقيق توازن مع استخدام معيار انبعاثات أكاسيد النيتروجين والاعتبارات الأخرى. وفي إشارة إلى التعليق على الحاجة إلى تزويد عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ بأكثر العروض فعالية لبرنامج عملها، سألت العضوة عما إذا كانت ثمة سلسلة من الرسائل يمكن للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يزيها بصورة جماعية للإيكاو ولدولها الأعضاء.

٣٧- لاحظ عضو آخر أن كل عضو في الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ كان له رأيه الخاص في عملية المنظمة البحرية الدولية بناء على مشاركة دولته فيها، وأكد أنه لا ينبغي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن ينتظر إيضاحات من المنظمة البحرية الدولية بشأن عمليتها في تقديم المساعدة للفريق في صياغة عملية الإيكاو.

٣٨- ردا على نقاط أثيرت أثناء المناقشة، وافقت رئيسة وحدة البيئة، على أنه، فيما يتعلق بالمداولات والنتائج، كانت الإيكاو متقدمة على المنظمة البحرية الدولية. فالإيكاو تمتلك مثلا منذ زمن طويل معايير لانبعاثات أكاسيد النيتروجين وإرشادات حول الاتجار بالانبعاثات، في حين أن المنظمة البحرية الدولية لا تزال في مرحلة استكشاف هذه المسائل. وذكرت أن الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية مرتبطتان بموجب المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو المتعلقة بمعالجة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتج عن الطيران والشحن البحري، وأكدت أن ثمة فائدة كبيرة في وجود استراتيجية مشتركة إزاء اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. ولا تشمل هذه الاستراتيجية فقط الطريقة التي ينبغي العمل بها في هذا المحفل بل أيضا اتخاذ موقف مشترك حيال النص القانوني الحالي لبروتوكول كيوتو وحيال أي نص تفاوضي لما بعد سنة ٢٠١٢.

٣٩- وأكدت رئيسة وحدة البيئة وجود تعاون فعلي بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية، وأشارت إلى مشاركة الإدارة الرفيعة المستوى في كل من المنظمين في اجتماعات المنظمة الأخرى والاتصالات بين الموظفين الرفيعة المستوى في المنظمين. وقالت إن مثل هذا التعاون قائم مع أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، مؤكدة أنه بهذه الطريقة سوف يمكن فهم العمليات الثلاث والربط بينها.

٤٠- أكدت رئيسة وحدة البيئة أن بإمكان لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تعمل، من خلال الأفرقة العاملة المعنية فيها، على استيفاء البيانات اللازمة للسنوات ٢٠١٢، و٢٠٢٠، و٢٠٢٥، و٢٠٥٠. غير أنه يتعين على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يضع تعريفا لتعادل الكربون قبل أن يطلب رأي لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في الموعد الذي يمكن فيه تحقيق ذلك. وفيما يتعلق بتعيين معيار لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من محركات الطائرات، ذكرت رئيسة وحدة البيئة أن الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (٨-١٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١) قد خلص إلى أنه كان هناك ضغط اقتصادي كاف فيما يتعلق باستعمال الوقود في الطيران لتشجيع استخدام تكنولوجيا أكثر كفاءة لمحركات الطائرات، ووقود يمثل جزءا كبيرا من التكاليف التشغيلية لشركات الطيران، ومن ثم فإن وجود هذا المعيار لم يكن يعتبر ضروريا في ذلك الوقت. وقد عرضت المسألة مؤخرا على لجنة حماية البيئة في مجال الطيران مرة أخرى وسوف يعالجها الفريق العامل الثالث في اجتماعه القادم مع تقديم تقرير عنها إلى فريق التوجيه التابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٤١- ذكر الرئيس أن معيارا لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من محركات الطائرات قد أدرج في قائمة التدابير المحتملة لخفض انبعاثات الطيران الواردة في تقرير الفريق العامل الثاني، وطلب أن تقوم رئيسة وحدة البيئة بإبلاغ الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بنتيجة مداولات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران حول الموضوع.

البند ٣ من جدول الأعمال: تخطيط عناصر الإجراءات وعناصر السياسات العامة التي ينبغي أن يعدها الفريق

استعراض مبدئي لمشروع موجز الرئيس لمناقشات الاجتماع التنسيق المنعقد في ١٦ شباط / فبراير ٢٠٠٩

٤٢- نظر الفريق بعد ذلك بصورة مبدئية في مشروع موجز الرئيس لمناقشات الاجتماع التنسيق الذي عقد في اليوم السابق تحت عنوان الأهداف الطموحة: المضي قدما في عملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ.

٤٣- أكد أحد الأعضاء مجددا ما أعرب عنه من قبل من شكوك أثناء الاجتماع التنسيق من أن الفقرة الأولى قد جعلت الأهداف الطموحة الجماعية العالمية تقتصر على الأهداف في شكل كفاءة الوقود. وذكر الأسباب التي جعلته يعتبر أن ذلك غير كاف بالمرّة ويبقى على ذلك الرأي. وذكر العضو أن حلا ممكنا اقترح أثناء الاجتماع التنسيق يتمثل في وضع عبارة "في شكل كفاءة الوقود" بين قوسين، على أساس أن النص سوف ينقح في وقت لاحق أثناء الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ. غير أنه أوضح أنه لن يوافق على ذلك. وثمة حل بديل يتمثل في جعل النص يتوافق مع الصياغة المستخدمة في الفقرة ١٠ (٢) من الإعلان الوزاري المتعلق بالبيئة العالمية والطاقة في النقل الذي اعتمده مؤتمر البيئة العالمية والطاقة في النقل في ١٦ كانون الثاني / يناير ٢٠٠٩ ("دعم جهود الإيكو في تحديد أهداف طموحة عالمية ممكنة، بما فيها في شكل كفاءة الوقود...")، التي تجاوزت نص مشروع الموجز. وأشار إلى أن وزراء الكثير من الأعضاء في الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ، بمن فيهم وزير دولته، قد وقعوا ذلك الإعلان، مؤكدا أنه لا يرغب في الخروج على التزام حكومته بمكافحة تغيير المناخ. واقترح أن ينقح الفريق الصياغة المذكورة المستخدمة في الإعلان الوزاري لإيجاد حل، مؤكدا أنه يجد صعوبة في قبول النص الحالي للفقرة الأولى من مشروع الموجز.

٤٤- لاحظ الرئيس أن مشروع الموجز يمثل سجلا لتوافق الآراء الذي تم التوصل إليه أثناء الاجتماع التنسيق. ووقال إن ما يتذكره هو أنه لم يكن هناك اتفاق عام على أن يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بأهداف طموحة عالمية تتجاوز كفاءة الوقود، رغم أنه كان هناك اعتراف بأن هذه كانت مسألة ينبغي مناقشتها أثناء الاجتماع الثالث للفريق في إطار تقرير الفريق العامل الأول. وقال العضو أن المسألة قد تركت مفتوحة تماما في نهاية الاجتماع التنسيق وينبغي أن تظل مفتوحة.

٤٥- تأييدا للإبقاء على الصياغة الراهنة في مشروع موجز المناقشات، أعرب عدد من الأعضاء الآخرين عن قلقهم من تغيير ولاية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ كما وردت في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ ألف، التذييل كاف، الفقرة ٢ من المنطوق ووضع عبارة "في شكل كفاءة الوقود" بين أقواس. ونبه عضو إلى أنه إذا كانت هذه العبارة ستوضع بين أقواس، فإن الفقرتين اللتين تشتملان المشروع الموجز للمناقشات ينبغي أن توضع بين أقواس لأنهما لا تتعلقان بالمادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو التي يتعين بموجبها على الأطراف في التذييل ١ الحد من انبعاثاتها الناتجة من الطيران الدولي أو خفضها، ولا تعكسان بالكامل مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ الخاص. وكانت لديه تحفظات قوية على فقرتي مشروع موجز المناقشات، وبخاصة إذا وضعت العبارة المذكورة بين أقواس. فسوف يكون ذلك غير مقبول بالمرّة. ووجه عضو آخر الانتباه إلى الفقرة ٣٥ من تقرير الفريق العامل الأول، التي أشارت إلى أن "الفريق العامل الأول قد ناقش المسألة التقنية المتعلقة بمقياس لزيادة تعادل الكربون يتم التعبير عنه بدلالة كفاءة الوقود. وسوف نتحقق زيادة تعادل الكربون عندما يكون معدل تحسن كفاءة الوقود مساويا لمعدل الزيادة في الإيرادات للطن الكيلومترية"، وأكد أنه لم تكن ثمة حاجة إلى وضع عبارة "في شكل كفاءة الوقود" بين أقواس.

٤٦- اعترف العضو الذي كان قد أعرب من قبل عن شكوك بأنه ينبغي أن نتذكر دائما قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، التذييل كاف. غير أنه أكد أن اختصاصات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ (قارن ورقة العمل ١، التذييل باء، WP/1, Appendix B) تدعو الفريق إلى النظر في أهداف في الأجل القصير، والمتوسط، والطويل لإرشاد برنامج العمل. وكان من رأيه أن ذلك يعني بوضوح أنه لم يكن هناك ما يحول بين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ والمضي قدما إلى ما وراء كفاءة الوقود عند النظر في الأهداف الطموحة العالمية. وأشار العضو إلى أنه قد يوافق على الصياغة المذكورة المستخدمة في الفقرة ١٠ (٢) من الإعلان الوزاري المتعلق بالبيئة العالمية والطاقة في النقل لأنها تعترف بأنه على الرغم من كون كفاءة الوقود جزءا مهما من عمل الفريق، فإن عمل هذا الفريق لا يقتصر على كفاءة الوقود. وطلب العضو أن يوضع ذلك في الاعتبار عندما يصل الفريق إلى نتيجته

النهائية. وذكر بأنه كان يتعين على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يعمل على أساس توافق الآراء، معرباً عن رغبته في تسجيل أنه لم يكن يؤيد توافق الآراء الذي أشار إليه الرئيس.

٤٧- أكد الرئيس أن مشروع موجز المناقشات يعكس بدقة المناقشة التي دارت أثناء الاجتماع التنسيقي. ورداً على اقتراح بالاستعاضة عن كلمة "قدرات" المستخدمة في الجملة الثانية من الفقرة الأولى بكلمتي "المسؤوليات التاريخية" لتتنسق مع المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو، أكد على أن الصياغة الحالية هي ما اتفق عليه حتى اليوم السابق. واقترح الرئيس، وتمت الموافقة على اقتراحه، بأن يتم الإبقاء على مشروع موجز المناقشات في شكله الراهن حيث أنه يعكس النقطة التي وصلت إليها المناقشة أثناء الاجتماع التنسيقي، مع عدم استبعاد أي آراء لاحقة يمكن أن تجعل الفريق يعود إلى مناقشة تلك الوثيقة.

عرض تقرير الفريق العامل الأول بشأن الأهداف الطموحة العالمية

٤٨- تحدثت السيدة ب. غرافيتس - بيك (كندا) رئيسة الفريق العامل الأول المعني بالأهداف الطموحة العالمية، عن تقرير الفريق العامل (ورقة العمل WP/2)، الذي عرض في الاجتماع التنسيقي في اليوم السابق. ولاحظت أنه مع نهاية ذلك الاجتماع كان قد تم التوصل إلى درجة من التقارب في الآراء. وكان كثير من التعليقات يتعلق بالطريقة التي ينبغي بها تقسيم حوار الفريق إلى مراحل. وتم وضع أساس لذلك التقسيم، يمكن الآن تحديده بدقة. وينبغي أن ينظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ والإيكوا في تحديد أهداف طموحة عالمية على مستوى جماعي لا تفرض التزامات محددة على فرادى الدول. واستعمل الفريق العامل الأول نهجاً مماثلاً ثم نظر في الأطر الزمنية الملائمة لهذا الجهد الجماعي، في الأجل القصير، والمتوسط، والطويل وفي كيفية تحديدها. كما نظر الفريق العامل الأول فيما يمكن أن يكون مقياساً لكفاءة الوقود والأهداف الطموحة العالمية نفسها.

٤٩- رئي بصورة عامة أنه من المهم لأي أهداف طموحة عالمية يتم الاتفاق عليها أن تكون جداولها الزمنية متفقتة بقدر الإمكان مع الأطر الزمنية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، مع إدراك أن هذه الأطر يمكن أن تستمر في التطور، الأمر الذي يستوجب رصدها. والمتصور أن الجدول الزمني يصل إلى سنة ٢٠١٢ في الأجل القصير، و ٢٠٢٠ في الأجل المتوسط، و ٢٠٥٠ في الأجل الطويل. وقد ظهرت في تقرير الفريق العامل هذه الفروق الدقيقة التي عكستها تلك المناقشة.

٥٠- أقر الفريق العامل خيارين لمقياس كفاءة الوقود: خيار يستند إلى عدد اللترات المستهلكة من الوقود مقسوماً على الإيراد للطن كيلومتر المؤدى؛ وآخر تنظر فيه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وهو مشابه للمقياس الأول إلى حد بعيد، إذ تقسم كتلة الوقود المستهلكة على حاصل ضرب الحمولة في المسافة. وعند النظر في هدف كفاءة الوقود في الأجل القصير، استعمل الفريق العامل المستويات التاريخية كمؤشر مبدئي للمستقبل. فاستعمل سنة ١٩٩٠ كخط أساس للمقارنة مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. وذكرت رئيسة الفريق العامل أن فريق العمل المعني بالنقل الجوي قد استعمل سنة ٢٠٠٥ كخط أساس، وأشارت إلى أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ قد يرغب في مناقشة مسألة خطوط الأساس. وقالت إنه قد تم تعيين المتوسط السنوي لتحسن كفاءة الوقود للفترة ١٩٩٠ - ٢٠٠٦ بنسبة ١,٧٪ إلى ٢,١٪. وعند تطبيق مجال المتوسط السنوي هذا على مجمل فترة الأجل القصير من ١٩٩٠ إلى ٢٠١٢، بلغ معدل التحسن التراكمي الإجمالي لكفاءة الوقود ٣١,٥٪ إلى ٣٧,٨٪. وكانت كفاءة الوقود المطلقة التي تحققت في نهاية الفترة القصيرة الأجل، أي في سنة ٢٠١٢، من ٣٥,٥ لتراً إلى ٣٧,٩ لتراً لكل ١٠٠ طن كيلومتر من الإيرادات. وتعكس هذه النطاقات بعض التحديات التي واجهها الفريق العامل فيما يتعلق بالبيانات. كما كانت هناك فوارق في المنهجيات المستخدمة. وذكر رئيس الفريق العامل أنه ينبغي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن ينظر فيما إذا كان حجم الأرقام الإرشادية المذكورة، والتي وردت أيضاً في التذييل ألف لورقة العمل WP/2، مقبولاً. ويتعين على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يناقش أيضاً لدى نظره في المسألة ما يحتمل تحقيقه فيما يتعلق بالتدابير (التكنولوجية، الكفاءات التشغيلية، إلخ) وإلى أي مدى يرغب في تحديد أهداف مرنة. وكما أشير أثناء الاجتماع التنسيقي في اليوم السابق، فإن الطموحات ينبغي أن تكون أهدافاً مرنة.

٥١- ذكر رئيس الفريق العامل أنه على الرغم من أن الفريق العامل قد نظر في الأهداف الطموحة العالمية في الأجلين المتوسط والطويل، فإنه لم يصل إلى توافق في الآراء بشأن هذه الأهداف. وتم تحديد عدد من الخيارات أدرجت في ورقة العمل WP/2. ووضع الفريق العامل توصيتين تتعلقان بالأهداف الطموحة العالمية، إحداهما تتعلق

بأهمية تحسين جمع البيانات بحلول سنة ٢٠١٢ وهو هدف مهم جدا للإيكو، والأخرى تتعلق بأهمية الإبلاغ، وهي مسألة أشير إليها أيضا في تقارير الفريقين العاملين ٢ و ٣.

٥٢- استندت المناقشة التي تلت ذلك إلى التقرير النهائي لفريق العمل ١ الوارد في ورقة العمل الثانية WP/2 مع استبعاد التذييل باء في ضوء تعليق ذكر أنه لا يعكس آراء كل الأعضاء.

٥٣- وذكرت عضوة بالاقترح الذي تقدمت به الولايات المتحدة على مستوى فريق العمل ١ القائل باستخدام سنة ٢٠٢٥ كحد زمني للأجل المتوسط بدلا من ٢٠٢٠ إذ أن ذلك سيمكن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ من أن يكون أكثر طموحا عند تحديد أهدافه الطموحة العالمية كما يتيح إدخال تكنولوجيا جديدة على مستوى أكثر شمولا، فيزيد بذلك من قدرة الدول على تحقيق هذه الأهداف. إذ أن توقع إحراز تقدم أكبر بصورة ملموسة لا يتعلق فقط بإدخال أنواع وقود بديلة للطيران بل أيضا بأوجه التقدم في التكنولوجيا، كالتقدم المرتبط بالجبل التالي للحركة وبرنامج سماء أوروبية موحدة للإدارة والبحث في الحركة الجوية. وأشارت إلى أن هناك إطارا زمنيا مشتركا يتراوح بين ١٢ و ١٥ سنة لدخول أي تكنولوجيا جديدة في السوق.

٥٤- وأشار رئيس الفريق العامل الأول، في هذا الصدد، إلى أنه كان هناك شعور عام بأن من الأفضل أن يقترب الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ قدر الإمكان من الأطر الزمنية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. غير أنه مع إدراك أن هذه الأطر الزمنية يمكن أن تتغير، فقد اعتبر الفريق العامل أنه قد يحتاج إلى الإبقاء على بعض المرونة لتغيير الأطر الزمنية للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ حسب ما تتمخض عنه عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. واعتبر رئيس الفريق العامل الأول أنه إذا كان اختيار عام ٢٠٢٥ حدا زمنيا للأجل المتوسط سيساعد في تحقيق نتائج أكثر طموحا، فإن الأمر قد يستحق التفاوضي عن العيوب المقترنة به. ورغم أن الفريق العامل لم يناقش ذلك بشكل محدد، فقد كان من الاعتبارات المهمة. وردا على استفسار يتعلق بخط الأساس الذي يستعمله الفريق العامل، أوضح الرئيس أنه قد رئي أنه من الأجدى، من منظور الاتصالات، الاعتراف بالإنجازات التي تحققت في تحسن كفاءة الوقود منذ ١٩٩٠. ولن يكون لذلك نفس الصدى الجيد إذا أبلغ الفريق فقط عن التحسينات اللاحقة في كفاءة الوقود لعامين، أي في الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠١٢.

٥٥- أكد عضو أنه سيكون من الأسهل تحديد الأطر الزمنية وتقييم معقوليتها إذا تم أولا تحديد الأهداف الطموحة العالمية. ولاحظ في هذا السياق أن الفريق العامل الأول لم يصل إلى توافق في الآراء بشأن الهدف الطموح العالمي في الأجل المتوسط. غير أنه كان هناك تأييد عام، بالنسبة لتحديد هدف نسبي في الأجل الطويل، لأن يواصل الطيران - كحد أدنى - تمثيله ما لا يزيد عن ٣٪ من الانبعاثات الإجمالية لغازات الاحتباس الحراري على المستوى العالمي في ٢٠٥٠. كما أكد العضو أن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ لم تحدد أي إطار زمني لخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري. والتاريخ الوحيد هو ٢٠١٢، وهو نهاية فترة الالتزام الأولى بموجب بروتوكول كيوتو. ولا يعرف ما إذا كان عام ٢٠١٢ هو السنة التي تبدأ فيها فترة الالتزام الثانية. وأكد أن التقسيم العام الذي حدد سنة ٢٠١٢ للأجل القصير، و ٢٠٢٠ للأجل المتوسط، و ٢٠٥٠ للأجل الطويل يقوم على سيناريوهات الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC)، وليس على أي أطر زمنية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. ووافق رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على ذلك.

٥٦- ولاحظ عضو أن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ سوف تنظر في الأطر الزمنية لخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري أثناء المؤتمر الخامس عشر للأطراف في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، مشيرا إلى أنه رغم أنه قد يكون من الملائم للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يعمل في تزامن مع الأطر الزمنية ٢٠١٢، و ٢٠٢٠، و ٢٠٥٠ في الوقت الحالي، فمن السابق لأوانه الاستقرار على هذه التواريخ الآن. وأكد عضو آخر أن الأطر الزمنية التي يعتمد عليها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ينبغي أن تتفق مع أي جداول زمنية يتم الاتفاق عليها مستقبلا في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ.

٥٧- لخص رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ المناقشة فأشار إلى أنه يتعين على الفريق مواصلة العمل، في الوقت الراهن، على أساس الإطار الزمني ٢٠١٢ للأجل القصير، و ٢٠٢٠ للأجل المتوسط، و ٢٠٥٠ للأجل الطويل بناء على سيناريوهات الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ. غير أن ذلك لا يعني استبعاد احتمال تقديم معلومات إضافية بشأن التوقعات الخاصة بعام ٢٠٢٥ إذا كان في ذلك فائدة. ويتعين

على الفريق النظر في جوهر الأهداف الطموحة العالمية المقترحة قبل تأكيد الأطر الزمنية لتحقيقها. وإذا أسفرت عملية المؤتمر الخامس عشر للأطراف لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ عن أطر زمني مختلف مع استمرار النظر في هذه المسألة في أحد محافل الإيكاو، فإن ذلك سيبيح فرصة للعودة إلى مناقشة الأطر الزمنية لهذه الأهداف في تلك المرحلة. ولا يعني ذلك افتراض أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ سيكون موجودا عندئذ.

٥٨- نظر الفريق بعد ذلك في مسألة مقياس كفاءة الوقود. ومع تأييد استخدام التقدير الحتمي لعدد اللترات المستهلكة من الوقود مقسومة على الإبراد للطن كيلومتر المؤدى، أعربت عضوة عن قلقها إزاء استخدام بيانات الأنشطة المخططة في الدليل الرسمي لشركات الطيران، في إحدى طرائق حساب الإبراد للطن كيلومتر، لأن هذه البيانات لا تشمل رحلات الطائرات المؤجرة، التي تمثل، في بعض الدول جزءا كبيرا من حركة النقل. وحذرت من أن ذلك قد يؤدي إلى انحراف في المقياس، مؤكدة على ضرورة استخدام بيانات فعلية. ولاحظت رئيسة وحدة البيئة أن الإيكاو طلبت في الكتاب الرسمي ٤٤/٠٨ بتاريخ ٢٧ أيار/ مايو ٢٠٠٨ بيانات عن استهلاك الوقود في الرحلات الجوية الدولية الإجمالية المجدولة وغير المجدولة. وسوف يتم مطابقة البيانات المتعلقة بالرحلات الجوية الدولية المجدولة على البيانات التي تلقتها المنظمة فعلا من الدول وبيانات الدليل الرسمي لشركات الطيران، بينما ستعتبر البيانات الخاصة بالرحلات الجوية الدولية غير المجدولة بيانات جديدة وإضافية. وقالت إن المصدر الآخر للمعلومات هو المعلومات المستمدة من النماذج، مشيرة إلى أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تستعمل مبدأ من البوابة - إلى البوابة في بعض نماذجها المتقدمة، التي تشمل بيانات عن الرحلات الجوية الدولية غير المجدولة. وفي تأكيدها على ضرورة الحصول على مزيد من البيانات عن هذه الرحلات الأخيرة، أشارت رئيسة وحدة البيئة أن من الأسهل كثيرا الحصول على البيانات عن الرحلات الجوية الدولية المجدولة. وحذر أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ من أنه ينبغي أن لا يفترض أن المنظمة سوف تتلقى مجموعة كاملة من البيانات الفعلية عن الرحلات الجوية الدولية المجدولة وغير المجدولة لأن الدول لا ترد كلها على الكتب الرسمية. ولاحظت الأمانة، في هذا الصدد، أن أقل من ٥٠ دولة ردت حتى الآن على الكتاب الرسمي ٤٤/٠٨ بتاريخ ٢٧ أيار/ مايو ٢٠٠٨. وإضافة إلى ذلك، فعند مقارنة البيانات المبلغة بالبيانات الواردة في الدليل الرسمي لشركات الطيران، كانت هناك اختلافات كبيرة في بعض الأحيان. لذلك، فمن الصعب تقدير الاستهلاك الإجمالي للوقود في أغراض الطيران اعتمادا على جمع البيانات بتلك الطريقة الخاصة. وذكرت الأمانة أيضا أن لجنة الإحصاءات ستناقش مسألة جمع بيانات استهلاك الوقود في اجتماعها القادم في آذار/ مارس ٢٠٠٩. وثمة نهج مختلفة يمكن اتباعها، بينها نهج يستعمل بيانات استهلاك الوقود الخاصة بالنقل الدولي والمحلي مع تحليلها إلى حركة مجدولة وحركة غير مجدولة. والمأمول أنه مع تحول جمع البيانات بهذه الطريقة إلى عنصر ثابت في برنامج إحصاءات الإيكاو، سيصبح معدل الإبلاغ من الدول أفضل من معدل الرد على الكتب الرسمية المشار إليها. وأكد رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أنه سيتعين على الدول عندئذ أن تبذل قصارى جهدها لتحسين جمع البيانات إذا كان ذلك يمثل جزءا هاما من التقدم في الإبلاغ في ضوء الأهداف الطموحة العالمية.

٥٩- نبه عضو آخر إلى أن مقياس كفاءة الوقود يتناول فقط الجانب التجاري من استهلاك الطاقة ولا يتناول معدل الانبعاثات، مؤكدا أنه سيكون من الضروري في مرحلة ما إدراج تأثير معدل الانبعاثات الناتجة عن كل لتر من الوقود المستعمل. وأكد أنه من المتوقع أن يكون معدل الانبعاثات القائم أكثر وضوحا في المستقبل. وذكر أن الدول لا تحتفظ ببيانات من شركات الطيران، واقترح أن تطلب الإيكاو من الاتحاد الدولي للنقل الجوي بيانات عن الرحلات الجوية الدولية المجدولة وغير المجدولة. وقال أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إن الاتحاد الدولي للنقل الجوي لا يمثل إلا ٢٥٠ شركة من شركات الطيران وأن ثمة فجوات في بياناته في الأقاليم التي لا تكون شركات الطيران فيها أعضاء في الاتحاد. ومن ثم، فإن الاتحاد الدولي للنقل الجوي لا يملك مجموعة كاملة من البيانات المتعلقة بالرحلات الجوية الدولية المجدولة وغير المجدولة.

٦٠- لاحظ رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أنه في الحين الذي لم يحدث فيه حتى الآن إلا تغيير طفيف في انبعاثات الكربون من أنواع وقود الطيران الحالية، فإن هذا التغيير يمكن أن يزداد إذا تنوعت مصادر الإمداد بالوقود، وبخاصة إذا زادت كميات أنواع الوقود البديلة. لذلك، سيكون من الضروري، في المستقبل، النظر إلى ما بعد مقياس كفاءة الوقود المقترح إلى مقياس يعكس بطريقة مباشرة العوامل المختلفة

لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وأشار إلى أنه يتعين أن يطلب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران النظر في تطوير مقياس جديد لكفاءة الوقود يراعي أنواع الوقود البديلة، بالإضافة إلى معيار لثاني أكسيد الكربون لمحركات الطائرات، كما اقترح أحد الأعضاء. وذكرت رئيسة وحدة البيئة أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد ناقشت في وقت سابق كيفية مراعاة الفوائد البيئية الصافية لوفرة الحياة بالنسبة إلى أنواع الوقود البديلة ورأت أنه يمكن إدماجها في مقياس كفاءة الوقود الحالي عند توفر المزيد من المعلومات. ويمكن للجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تواصل دراسة هذه المسألة. وفي إشارة إلى اقتراح بتقديم أي معيار مقترح خاص بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من المحركات إلى الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ لتقييمه، أكدت رئيسة وحدة البيئة أن الإيكافو تعمل في تعاون وثيق مع الفريق. والإيكافو مسؤولة عن الجزء الخاص بالطيران في قاعدة بيانات الانبعاثات التابعة للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ وإذا قامت المنظمة بتوسيع قاعدة بياناتها، فسوف تصبح هذه القاعدة جزءاً من قاعدة بيانات الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ.

٦١- لاحظ أحد الأعضاء أن الفريق العامل أوصى بأن تستعمل في قياس كفاءة الوقود المسافة على الدائرة العظمى بين المطارات بدلاً من استخدام مسافات الطيران الفعلية المقطوعة، وأكد أن هذه الأخيرة تختلف، بالنسبة لدولته ولبلدان نامية أخرى، عن المسافة على الدائرة العظمى بين المطارات بسبب عوامل تتعلق بإدارة الحركة الجوية وغيرها. ولذلك، فإنه لا يشاطر الفريق العامل رأيه. ثم وجه الانتباه إلى الفقرة ٣٢ من تقرير الفريق العامل عن خط الأساس الذي ينبغي أن تقاس عليه التحسينات في كفاءة الوقود، مؤكداً أن الأهداف الطموحة العالمية هي أهداف جماعية ولا تفرض التزامات محددة على فرادى الدول. واقترح لذلك حذف عبارة "شركة طيران أو دولة عضو" بحيث يصبح نص الفقرة "في إطار خط أساس تقاس عليه التحسينات في كفاءة الوقود، يوصي الفريق العامل الأول بأن متوسطاً لثلاث سنوات سيمثل الأداء بدقة أكبر، بدلاً من متوسط سنة واحدة". وتمت الموافقة على ذلك.

٦٢- أكد عضو آخر أنه في حالة عدم الموافقة على المسافة على الدائرة العظمى بين المطارات، فإنه لن تكون ثمة طريقة تعكس التحسينات التي تطرأ على أنظمة الملاحة الجوية على الطرق الدولية في قياس كفاءة الوقود. وأكد أنه نظراً إلى أن الإيراد للطن كيلومتر يبلغ إلى الإيكافو، بموجب المادة ٦٧ (تقديم التقارير إلى المجلس) من اتفاقية شيكاغو، على أساس المسافة على الدائرة العظمى بين المطارات، فإنه ينبغي استعمال هذه المسافة في مقياس كفاءة الوقود كإجراء عملي. وتم التأكيد على أن المسافة على الدائرة العظمى بين المطارات هي الوسيلة الشائعة لقياس المسافات وأنه ينبغي للدول أن تلتزم بهذا المعيار. كما تم التأكيد على أنه من الصعب تحديد المسافة الفعلية المقطوعة في كل رحلة جوية دولية. ولاحظ رئيس الاجتماع الثالث للفريق أن هناك رأي عام مؤيد للإبقاء على استخدام المسافة على الدائرة العظمى بين المطارات في قياس كفاءة الوقود.

٦٣- فيما يتعلق بتوصية الفريق العامل بأن تحدد الإيكافو وزناً متوسطاً قياسياً للركاب يستعمل في قياس كفاءة الوقود، لاحظ أحد الأعضاء أن هناك فعلاً وزن متوسط قياسي للركاب معتمد بشكل جيد داخل الإيكافو ومن خلال التشريعات الوطنية وأن شركات الطيران تستخدمه. ونظراً إلى أن تغيير الأوزان يعتبر عملية معقدة وطويلة، فإنه ينبغي تشجيع استخدام وزن متوسط قياسي. غير أنه لوحظ أن هناك تغييرات تسمح بمراعاة التغيرات الموسمية، كارتداء الركاب ملابس ثقيلة في فصل الشتاء بالإضافة إلى ظروف أخرى كطبيعة الرحلة الجوية (مؤجرة أو مجدولة). وتحدد شركات الطيران أرقام الإيرادات للطن الكيلومترات بناءً على الوزن القياسي المستخدم في ذلك الوقت. وطلب توضيح ما إذا كانت توصية الفريق العامل تتعلق بوزن متوسط قياسي واحد للركاب أو أنها ستسمح بتحديد أوزان متوسطة قياسية تختلف باختلاف الظروف.

٦٤- عندما اقترحت رئيسة الفريق العامل الأول إحالة هذه المسألة إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للمشورة، قالت إن الفريق العامل قد نظر في مسألة ما إذا كان يتعين توحيد الوزن المتوسط للركاب، لتوحيد طريقة القياس وتبسيط البيانات من أجل حساب الإيراد للطن كيلومتر. وقد تكون الإجابة بالنفي، وفي هذه الحالة سوف تكون هناك دائماً درجة عالية إلى حد ما من التعقيد والاختلاف مع الاعتماد بدرجة كبيرة على دقة قياس الأوزان الفردية في فرادى الدول والتي تعتمد على الفصل، إلخ. والأمر متروك للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ليقرر ما إذا كان يمكن أن يقبل ذلك الغموض أو الاختلاف لأغراض تتعلق بقياسه كفاءة الوقود. ورأى الفريق العامل أنه ينبغي توحيد الوزن المتوسط للركاب. وإذا لم يتم توحيد فإنه لن يكون حاسماً بالنسبة لمقياس كفاءة الوقود. وهذه مسألة تطلب المشورة فيها من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٦٥- إشار أحد الأعضاء إلى ضرورة السماح بوجود اختلافات إقليمية، منبها إلى أن هذه ليست هي المشكلة الرئيسية. فالمشكلة الرئيسية هي وجود اختلاف في متوسط وزن الراكب المستعمل في طريق من الطرق. وقال إن متوسط وزن الراكب المستخدم هو ١٠٠ كيلوغرام في الولايات المتحدة و ٧٥ كيلوغرام في الصين، وأعرب عن قلقه من أنه إذا لم يتم استخدام مبدأ محدد، فإن وزن الراكب يمكن أن يقاس بطريقة مختلفة بحسب كونهم على متن طائرة أمريكية أو صينية. ولن يكون ذلك منطقيا أو متسقا. ولذلك اقترح العضو اعتماد مبدأ عام من قبيل "طريق واحد، قاعدة واحدة" إذ أن من شأن ذلك على الأقل أن يعالج تباين متوسط وزن الراكب في طريق معين، في حالة وجود اختلافات إقليمية.

٦٦- لاحظ رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن غالبية الآراء تؤيد استعمال وزن متوسط قياسي للراكب يسمح بالتفاوت لتمثيل الواقع التشغيلي. واقترح إحالة مسألة تحقيق الاتساق في استعمال الأوزان المتوسطة القياسية للراكب في جميع الطائرات في طريق معين إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لمزيد من الدراسة. كما اقترح رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يحدد الفريق أولويات المسائل التي يحيلها إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لكفالة وجود موارد كافية لذلك.

٦٧- وأشار رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أنه لم تكن هناك أي معارضة لاستعمال متوسط السنوات الثلاث كخط أساس لقياس التحسينات في كفاءة الوقود.

٦٨- أُرجئت مواصلة النظر في تقرير الفريق العامل الأول إلى الاجتماع القادم.

- انتهى -