

الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

الاجتماع الثاني

(مونتريال، من ١٧ إلى ٢٠٠٩/٢/١٩)

موجز المناقشات - اليوم الثاني

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

مناقشة تقرير الفريق العامل الأول بشأن الأهداف الطموحة العالمية

١- استأنف الفريق النظر في التقرير الختامي للفريق العامل الأول السوارد (باستثناء التذييل بـاء) في الوثيقة WP/2، وتركزت المناقشة على الأهداف الطموحة العالمية القصيرة الأجل والمتوسطة الأجل والطويلة الأجل.

الأهداف الطموحة العالمية القصيرة الأجل

٢- أشارت رئيسة الفريق العامل الأول إلى أن الفريق أوصى، في الفقرة ٣٧ من تقريره، بأن تعتمد الإيكاو هدفا طموحا سنويا جماعيا لكفاءة الوقود في الأجل القصير (أي حتى عام ٢٠١٢) يكون متسقا مع المعدل التاريخي لتحسين كفاءة الوقود الذي حققه الطيران من خط أساس معين؛ واقترح لذلك متوسط المعدل السنوي لتحسين كفاءة الوقود بين ١٩٩٠ و ٢٠٠٦. كما أوصى الفريق العامل في الفقرة ٣٨، بأن تعتمد الإيكاو هدفا طموحا لكفاءة الوقود يتحقق بحلول ٢٠١٢، أي أنه بحلول عام ٢٠١٢، لن يتجاوز متوسط كفاءة وقود الطيران العالمي X لترات لكل ١٠٠ طن كيلومتر من الإيرادات. وأوصى الفريق كذلك في الفقرة ٣٩، بأن تعتمد الإيكاو هدفا طموحا للأجل القصير هو Y في المئة سنويا للتحسن في كفاءة الوقود حتى عام ٢٠١٢ لينتج عن ذلك تحسن إجمالي في كفاءة الوقود يقل بنسبة XX في المئة بحلول عام ٢٠١٢ (بالنسبة لخط الأساس المختار). وقدم التذييل ألف من الوثيقة WP/2 بيانات إرشادية لتوجيه الفريق. وبحسب الطريقة المستخدمة، تراوح متوسط المعدل السنوي للتحسن في كفاءة الوقود للفترة من ١٩٩٠ إلى ٢٠١٢ بين ١,٧ في المئة و ٢,١ في المئة. وإذا وافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، فإنه يمكن أن يحدد نسبة مئوية تقع في نطاق يراوح الهدف الطموح العالمي للأجل القصير. وبذا يصل إجمالي النسبة المئوية التراكمية للتحسن في كفاءة الوقود في ٢٠١٢ إلى ٣٧,٨ في المئة، مرتفعا من ٣١,٥ في المئة تقريبا في ١٩٩٠. وإذا وافق الفريق على ذلك النطاق الإرشادي، فإنه يمكن أن يحدد عندئذ نسبة مئوية تتسق معه، وبتطبيق تلك النسب المئوية ذاتها على رقم مطلق فعلي لكفاءة الوقود يتم الوصول إليه بحلول ٢٠١٢، تنتج قيمة تتراوح بين ٣٥,٥ و ٣٧,٩ لترات من الوقود لكل ١٠٠ طن كيلومتر من الإيرادات في عام ٢٠١٢. ويتمثل التحدي في أن يحدد الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أرقاما محددة لتوصيات الفريق العامل. وليفعل الفريق ذلك، سوف يتعين عليه أن يقرر ما إذا كان سيختار أرقاما تقع في النطاقات المذكورة أو أن يكون أكثر طموحا.

٣- وردا على استفسار أثير بشأن مقارنة وردت في الجدول ٢ من التذييل ألف بين هدف كفاءة الوقود لعام ٢٠١٢ لفريق العمل المعني بالنقل الجوي وهدف الفريق العامل الأول، أشارت الرئيسة إلى أن فريق العمل المعني بالنقل الجوي استخدم خط أساس مختلف، وهو ٢٠٠٥. وفي حين أن متوسط المعدل السنوي للتحسن في كفاءة الوقود لفريق العمل المعني بالنقل الجوي، وهو ٢,٣ في المئة، يزيد قليلا عن متوسط المعدل السنوي للفريق العامل الأول، الذي يتراوح بين ١,٧ في المئة و ٢,١ في المئة، فإنه لا يختلف عنه كثيرا. وأشارت إلى وجود افتراضات وراء الأرقام وإلى أن هناك

فروقا واختلافات ترجع إلى الطريقة المتبعة في حساب متوسط المعدل السنوي لتحسن كفاءة الوقود. وأكدت رئيسة الفريق العامل الأول مجدداً على أن النسبة المئوية هي نسبة إرشادية تعكس ما يبدو أنه ممكن على أساس الأنشطة الفعلية.

٤- ولاحظ أحد الأعضاء أن الفريق العامل الأول حدد هدفه الطموح العالمي القصير الأجل الموصى به بطريقتين: بتحديد هدف مطلق لكفاءة الوقود في الفقرة ٣٨ وبوضع هدف نسبي لكفاءة الوقود في الفقرة ٣٩. وأشار إلى أنه نظراً لأن الفريق لم يكن لديه بيانات فعلية عن استهلاك الوقود، فقد وضع تقديرات استند فيها إلى بيانات الأنشطة المخططة في الدليل الرسمي للخطوط الجوية والوثائق التقنية المقدمة من الصانعين، فأعرب عن قلقه من أن القيمة المطلقة الموصى بها لهدف كفاءة الوقود قد تكون بعيدة كل البعد عن الأساس. واعتبر العضو أنه سيكون عملياً بقدر أكبر استخدام الهدف النسبي لكفاءة الوقود لأنه يعكس الاتجاه في تحسين كفاءة الوقود.

٥- وأكد عضو آخر أن الهدف الطموح العالمي القصير الأجل حتى عام ٢٠١٢ لن يُحدث تغييراً كبيراً في الطريقة التي يعمل بها المشغلون، مشيراً إلى أن الغرض منه أقرب إلى أن يكون متعلقاً بالاتصالات. فهذه هي المرة الأولى التي تقول فيها الإيكاو للمجتمع الدولي إنها راغبة في إحراز تقدم في خفض انبعاثات الطيران الدولي. ليس أمراً مهماً إذا أن تحدد نسبة ١,٧ في المئة، أو ٢,١ في المئة، أو ٢,٣ في المئة كهدف لمتوسط المعدل السنوي لتحسين كفاءة الوقود. وينبغي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يحدد هدفاً متعلقاً بالسياسات العامة لخفض ٢ في المئة سنوياً في انبعاثات الطيران من ثاني أكسيد الكربون، وهي نسبة قريبة من النسبة المئوية المذكورة في التذييل ألف من الوثيقة WP/2. وليس ضرورياً التفكير كثيراً في الكيفية التي سيقاس بها ذلك الهدف المتعلق بالسياسات العامة، إلخ. كل ما يحتاج الفريق إلى أن يقوله هو أنه في الأجل القصير، أي بين الوقت الحاضر وعام ٢٠١٢، ينبغي أن يحدث انخفاض نسبته ٢ في المئة سنوياً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ولاحظ العضو أيضاً أن النسب المئوية المستخدمة في الهدف الطموح العالمي الموصى به تتسم بحساسية شديدة لخط الأساس المستعمل. وإضافة إلى ذلك، اتسم إيراد الطن كيلومتر بحساسية شديدة لعامل الحمولة. وكما يعرف الجميع، فإن العالم الآن في فترة قد تستمر حتى ٢٠١٠ أو ٢٠١٢، لا تحمل فيها الطائرات الأعداد الكبيرة من الركاب التي كانت تحملها قبل سنة أو سنتين. ودعا الفريق إلى أن يكون واقعياً. وليس من المؤكد أن المكاسب في الإنتاجية ستكون غير عادية لأن الطائرات تطير الآن وفيها عدد أكبر من المقاعد الخالية وتظل تستهلك كميات كبيرة من الوقود. ينبغي للفريق إذا أن يتوخى الحذر عند النظر في ما ينطوي عليه مقياس كفاءة الوقود عندما يعبر عنه بعدد لترات الوقود المستهلك مقسوماً على إيراد الطن كيلومتر.

٦- وشدد أحد الأعضاء على أن اختيار نسبة مئوية الآن لهدف تحسين كفاءة الوقود أمر شخصي للغاية. وتأكيداً على أنه ينبغي للفريق أن يقرر أولاً ما الذي يرغب في أن ينجزه على المدى الطويل ثم يعمل بطريقة عكسية من أجل تحديد هدفه القصير الأجل فيما يتعلق بكفاءة الوقود، مشيراً إلى أنه إذا كان القصد هو تحقيق نمو متعادل بالنسبة إلى الكربون على الأجل الطويل، فإنه ينبغي حساب معدل تحسين كفاءة الوقود اللازم لتحقيق ذلك. وينبغي أن يساعد أي معدل لتحسين كفاءة الوقود في إيجاد صناعة ذات نمو صفري بالنسبة إلى الكربون ومستوى منخفض أو مقبول من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٧- وأعرب رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ عن اتفاقه مع الرأي القائل بأن المبادرات التي تتخذ بالفعل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران هي التي ستؤثر على الأجل القصير حتى ٢٠١٢، وليس أي مبادرات أخرى تعتمد بين الآن و٢٠١٢. فلن تتغير وتيرة الخطى إلا بتنفيذ المبادرات الجديدة التي تعتمد بعد ذلك.

٨- وفي حين أعربت عضوة أخرى عن قلقها إزاء التناقض في البيانات، قالت إنها توافق على أن مهمة الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ هي توفير التوجيه في مجال السياسات العامة، ومن ثم فإنه لا يحتاج إلى تناول البيانات بنفسه؛ كل ما يحتاجه هو أن يطلع على البيانات للعلم. وأشارت إلى أنه إذا لم تحسب رحلات جوية معينة في بيانات الأنشطة المخططة في الدليل الرسمي للخطوط الجوية فقد يصبح من الممكن عندئذ إحراز تقدم يزيد عن الأرقام الواردة في التذييل ألف لورقة العمل. وفي الحين الذي أعربت فيه العضوة عن تأييدها للنهج الأساسي للفريق العامل الأول، اعتبرت أنه ينبغي تفتيح البيانات، على أساس فهم بأن الدول ليست كلها قادرة على توفير بيانات إضافية. وشددت

على أنه يمكن تحسين نوعية البيانات بجعل الدول تقدم بيانات التعقب بالرادار. ولن يحتاج ذلك إلى الكثير من عمليات الجمع، إذ توجد نماذج جاهزة يمكن أن تستعمل تلك البيانات لحساب تقديرات كفاءة الوقود لقطاع الطيران الدولي. بعد ذلك، يمكن أن تستخدم تلك التقديرات للتحقق من صحة بيانات الدليل الرسمي للخطوط الجوية. وأكدت العضوة أنه بحسب النتائج، يمكن للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن ينظر في نطاق لتحسين كفاءة الوقود بدلاً من أن ينظر في رقم وحيد. وأعربت عن قلقها من أن صناعة الطيران قد تكون مستعدة لتجاوز الهدف القصير الأجل المقترح البالغ ٢ في المئة فيما يتعلق بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران. وأعربت العضوة عن مشاطرتها رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ فيما ذكره من أن الكثير من التكنولوجيات الجديدة بل والتدابير القائمة على آليات السوق لن يتاح لها الوقت الكافي لكي تؤثر على أداء كفاءة الوقود بحلول ٢٠١٢. وبعد ذلك احتفظت بموقفها بشأن الهدف القصير الأجل المقترح لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة ٢ في المئة سنوياً، مؤكدة أنه من السابق لأوانه أن يتم تحديد نسبة مئوية. وأكد عضو آخر موافقته على ذلك، مؤكداً أن من غير المناسب تحديد نسبة مئوية قبل تنقيح البيانات. كما أعربت عضوة أخرى عن مشاطرتها ذلك الرأي، فأكدت على ضرورة إجراء المزيد من أعمال التحقيق بين الاجتماع الثالث والاجتماع الرابع للفريق من أجل الحصول على إجابات مناسبة للكثير من الأسئلة المنهجية التي قد لاتزال باقية وإجراء تحليل مقارنة بين أهداف الصناعة وأهداف الدول. وحذرت من أن الفريق قد لا يتمكن من تحديد أهداف أقل طموحاً من أهداف الصناعة. وشاطرها رأيها عضو آخر.

٩- وأشار عضو آخر إلى أن المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية لديها بيانات تعقب بالرادار لدولها الأعضاء، معرباً عن تأييده لاقتراح التحقق من صحة بيانات الدليل الرسمي للخطوط الجوية لأنه يكفل وجود نظام محقق جاهز للأجلين المتوسط الأجل والطويل الأجل لرصد الأداء بمزيد من الدقة. واعتبر أن نسبة الانخفاض المقترحة البالغة ٢ في المئة سنوياً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادر عن الطيران تعد رقماً معقولاً لأنها تمثل تقريباً الرقم الذي توصلت إليه أيضاً صناعة الطيران.

١٠- وأكد عضو آخر أن الفريق العامل الأول قد استغرق وقتاً طويلاً في حساباته، من ١٩٩٠ إلى ٢٠٠٦، وقال إن تطورات كثيرة حدثت خلال هذه الفترة. فقد زاد عدد شركات الطيران وجمدت الخطوط الجوية أساطيلها. ومع ذلك، كانت هناك أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ ووباء سارس (المتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة) وقد تسببا في فقدان بعض الخطوط الجوية لربحيته. وأدت الأزمة الاقتصادية العالمية الراهنة إلى انخفاض هائل في عدد الرحلات الجوية، وبخاصة بين شركات طيران العلم الوطني، ولم يتأكد متى ستستقر الأحوال. وأعرب العضو لذلك عن قلقه من أن تحديد سنة ٢٠١٢ كإطار زمني للهدف الطموح العالمي القصير الأجل لكفاءة الوقود لن يمكن الفريق من الحصول على بيانات موضوعية عن الخطوط الجوية. وأشار إلى المنهجيات المستخدمة في حساب مقياس كفاءة الوقود مؤكداً أن ثمة نحو خمسة عشر عاملاً (تصميم الطائرة، المحركات المعاد تجهيزها، السرعة، الحجم، الأحوال الجوية، زمن التحرك بالطائرة على الأرض، إلخ) تؤثر في استهلاك الوقود وتسبب تبايناً في احتياجات الوقود بنسب تتراوح بين ٣ و ٥ في المئة. ولذلك، ففي الحين الذي فضل فيه العضو مقياس كفاءة الوقود الذي يستخدم كتلة الوقود المستهلك على المقياس الذي يستخدم عدد لترات الوقود المستهلكة، اقترح دعوة الخبراء الفنيين في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إلى مناقشة طريقة حساب مقياس كفاءة الوقود في ملتقى مفتوح.

١١- ذكر رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن مناقشات اليوم السابق ركزت أيضاً على الحاجة إلى مواصلة تطوير مقياس لكفاءة الوقود بواسطة الخبراء. وقال إن العوامل المذكورة التي تؤثر في كفاءة الوقود ترد مجتمعة في جدول التدابير المحتملة للحد أو خفض من انبعاثات الطيران الدولي الواردة في تقرير الفريق العامل الثاني (WP-3). وأعرب الرئيس عن اتفاقه مع الرأي القائل بأن الفترات الزمنية القصيرة يمكن أن تكون خادعة إلى حد بعيد، وقال إنه في صناعة متقلبة كصناعة الطيران التي تمر بفترات ازدهار وفترات تراجع، يمكن عند عقد مقارنة بين سنة وأخرى يبدو منها حدوث تحسن كبير في كفاءة الوقود، بينما هي تشير في الواقع إلى مجموعة تدابير أخرى كانت تؤثر في السوق. وأكد على أنه ينبغي لذلك عرض الأهداف الطموحة العالمية من خلال إطار أوسع يظهر الاتجاهات التي تنشأ مع مرور الوقت وقال إن ذلك ينبغي أن يكون جزءاً من استراتيجية الاتصالات للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

١٢- وأكد أحد الأعضاء على الحاجة إلى أن ينعكس مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة في وضع الهدف الطموح العالمي القصير الأجل والهدفين المتوسط الأجل والطويل الأجل قائلًا، إن المادة ٢ - ٢ من بروتوكول كيوتو، الذي تنتهي فترة الالتزام الأولى به في ٢٠١٢، تنطبق فقط على الدول المشمولة بالمرفق ١. وأكد أنه إذا كان الهدف الطموح العالمي القصير الأجل ينطبق على كل الدول، فإنه ينبغي التمييز بين الدول المشمولة بالمرفق ١ والدول غير المشمولة به. وأكد رئيس الاجتماع الثالث للفريق أن ذلك لا يعني أن المبدأ ليس مهما في كل الحالات. بل إن الأمر يتعلق بمدى التأثير العملي لهذا المبدأ في الأجل القصير. وذكرت رئيسة الفريق العامل الأول أن مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة قد أثير أثناء مناقشات الفريق العامل وانعكس في تقرير الفريق. وكررت القول بأن الهدف القصير الأجل يستند في جانب كبير منه على أنشطة وتدابير واقعية يجري بالفعل تنفيذها. والطريقة التي تتبع في حساب الأرقام هي السبب في تطبيقه على كل الدول. وقد وضع الفريق في الاعتبار النهج المتباينة في جميع شركات النقل الجوي. ولذا أعربت رئيسة الفريق العامل الأول عن اتفاقها مع رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على أنه لا يوجد أي شيء آخر ينبغي إدراجه فيما يتعلق بالهدف القصير الأجل المحدد قيد النظر.

١٣- ذكر عضو آخر أن المادة ٤ من اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ توضح أن كل الدول ملتزمة بمكافحة تغير المناخ غير أن التزاماتها مختلفة في طبيعتها. ولكن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ينظر الآن في هدف طموح عالمي قصير الأجل لكفاءة الوقود يصلح لكل الدول؛ غير أن كل دولة سوف تسهم في تحقيق الهدف وفقا لظروفها الوطنية وقدراتها الذاتية، وهذا هو المقصود بالمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة. واقترح العضو أن ترتبط الصياغة المستخدمة في مشروع الرئيس لموجز مناقشات الاجتماع التنسيقي بالهدف القصير الأجل لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران بنسبة ٢ في المئة كل سنة لإيضاح أن كل الدول لن تسهم بنفس الطريقة في تحقيق هذا الهدف وأن بعض الدول لها ظروف وطية وقدرات ذاتية لا تسمح لها بالإسهام في تحقيقه بنفس الدرجة التي تسهم بها دول أخرى. وذكر رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن هذا الاقتراح مفيد، مؤكدا أن الهدف القصير الأجل المذكور هو جزء من استراتيجية أوسع. وتشكل وسائل الإسهام في تحقيق هذا الهدف سلة من التدابير تستطيع الدول الاختيار من بينها. والمتوقع أن تختار الدول تدابير مختلفة فتسهم بذلك في تحقيق الهدف بطرائق مختلفة وبدرجات مختلفة. ويتفق ذلك الاختيار للتدابير والطابع غير الملزم للهدف مع مبدأ المصالح المشتركة ولكنها متباينة.

١٤- ردا على نقطة أثرت بشأن تقييم تحقيق الهدف الطموح العالمي القصير الأجل، أكد رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن من الجوانب المهمة في تحديد كل الأهداف وجود عملية لرصد تنفيذها. وسوف تعالج تلك المسألة عندما ينظر الفريق في تقرير الفريق العامل الثالث. ثم قدم رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ موجزا للمناقشة معلنا أن الفريق وافق على هدف طموح عالمي قصير الأجل لسنة ٢٠١٢ يقوم على كفاءة الوقود وعلى مستوى إرشادي لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران بنسبة ٢ في المئة كل سنة مع إمكانية إجراء مزيد من التفتيح في ضوء البيانات التي ستتوفر قبل الاجتماع الرابع للفريق. وسلم الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أيضا بأنه يتعين تقديم الهدف القصير الأجل المذكور في إطار الاستراتيجية الأوسع، وطابعها غير الملزم، وقدرة الدول على اختيار التدابير التي تتفق وقدرات كل منها.

الأهداف الطموحة العالمية المتوسطة الأجل والطويلة الأجل

١٥- ذكرت رئيسة الفريق العامل الأول أن الفريق العامل لم يتمكن من التوصل إلى توافق في الآراء حول أي شيء خلاف الهدف الطموح العالمي القصير الأجل. وقد استطاع التوصل إلى قدر من الاتفاق حول تعريف وصاغ هذا التعريف في سياق كفاءة الوقود. وأشار الفريق في تقريره إلى أنه إذا كان الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ سيتحدث في مرحلة ما عن التعادل بالنسبة إلى الكربون، فإن تعريف هذا التعادل سوف يتمثل في النقطة التي يتساوى عندها التحسن في كفاءة الوقود المستعمل في أنشطة الطيران الدولي مع معدل النمو في الإيرادات للطن كيلومتر. ولم يتمكن الفريق من أن يحدد بدقة الموعد الذي يمكن فيه الوصول إلى هذه النقطة أو أية نتائج محددة أخرى قد يرغب الفريق في إدراجها في الأهداف الطموحة. وانعكست المسائل التي ناقشها الفريق العامل فيما يتصل بالأهداف الطموحة العالمية المتوسطة الأجل في الفقرات من ٤٣ إلى ٥٨ من تقريره. وأشارت رئيسة الفريق العامل الأول إلى الشواغل التي أعرب عنها بعض الأعضاء من أن مجرد الاحتفاظ بالمعدلات السنوية التاريخية لكفاءة الوقود، باعتبار ذلك أحد الخيارات، لن

يوضح بقدر كاف نية الصناعة توسيع النطاق. ولوحظ أن الصناعة، واتحاد النقل الجوي الدولي بصفة خاصة، قد حددا أهدافا متوسطة الأجل وطويلة الأجل، وأن ذلك هو أحد الاعتبارات المهمة لأي أهداف من هذا النوع يضعها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ. وأثيرت مسألة ما إذا كان ينبغي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ أن لا يتمكن من المضي إلى ما هو أبعد من الصناعة. فاتحاد النقل الجوي الدولي، الذي يمثل شركات النقل الجوي، لا يشمل بالضرورة كل عناصر صناعة الطيران التي يمكن أن تتحقق فيها الكفاءات. ومن الشواغل الأخرى إمكانية حدوث ثغرة في المصادقية بين رقم حدده الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في وقت مبكر على أساس بيانات غير كافية ورقم تم تحديده في وقت لاحق على أساس بيانات فعلية.

١٦- وذكرت رئيسة الفريق العامل الأول أنه، فيما يتعلق بالبلدان النامية، كان هناك تأييد قوي لفكرة وجود صعوبة كبيرة في مناقشة الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل، وبخاصة الأخيرة، قبل معرفة نتائج عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ. وكان من الشواغل التي أعرب عنها بصورة متكررة ضرورة مراعاة اختلاف احتياجات وتوقعات النمو للبلدان النامية في كيفية تحديد الأهداف لتطبيقها في تلك البلدان. وذكرت أنه فيما يتعلق بالأجل الطويل، كان من الأفكار التي أثيرت تحديد ما إذا كان الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ سوف يستطيع أو لا يستطيع النظر في هدف الإبقاء على نصيب الطيران الدولي من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري العالمية، والبالغ نحو ٣ في المئة، حتى سنة ٢٠٥٠، وهو ما يشجع على تحقيق المزيد من زيادة الكفاءات. ولم يتم التوصل إلى اتفاق على ما سبق. وكان التوجيه الإضافي الوحيد الذي تمخض عنه عمل الفريق العامل الأول هو أنه إذا لم يتمكن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ، لأي سبب معقول، كعدم دقة البيانات، من تحديد الأهداف بعد سنة ٢٠١٢ في هذه المرحلة، فمن المهم للغاية للإيكافو أن تحدد في وقت لاحق خططها وأطرها الزمنية لتقديم رأيها على مستوى رفيع من الاتصالات المتعلقة بالسياسات العامة.

١٧- وأشارت عضوة إلى مناقشات اليوم السابق بشأن الأهداف التي يمكن تحقيقها وتاريخ تحقيق كل منها قائلة أنها اقترحت إعداد سيناريوهات مختلفة، كاستعمال أنواع بديلة من الوقود، والتحسينات التكنولوجية، يمكن تجميعها تحت فئات مدخلات سوق منخفضة المستوى أو مرتفعة المستوى، إلخ. واقترحت أن يطلب إلى الفريق العامل الأول مواصلة العمل في إعداد مثل هذه السيناريوهات، مع مطالبة الدول المعنية ببيان ماهية ما يمكن تحقيقه والتاريخ الذي يتحقق فيه على المستوى العالمي. وشددت العضوة على أنه ينبغي للفريق العامل الأول أن يترك مجالاً للنمو المحتمل أو لأوجه التقدم في التكنولوجيا. وأشار رئيس الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ إلى أن الفريق سوف يناقش في اليوم الثالث كيفية المضي في عمله قديماً بين الاجتماعين الثالث والرابع، وأكد أنه ينبغي ألا يفترض أنه سوف يتم الاستعانة بنفس الأفرقة العاملة إذا كانت هناك طريقة أفضل للعمل خارج الاجتماعات.

١٨- قالت رئيسة وحدة البيئة، وهي أيضاً أمينة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إن فرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات التابعة للجنة حماية البيئة في مجال الطيران تدرس عدداً من السيناريوهات والأطر الزمنية. ويمكن أن تتاح النتائج الأولية التي تتوصل إليها الفرقة، والتي ستقدم إلى اجتماع المجموعة التوجيهية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في حزيران/يونيه ٢٠٠٩، للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في نهاية أيار/مايو ٢٠٠٩ في وقت ملائم لتاريخ عقد الاجتماع الرابع للفريق.

١٩- واقترح أحد الأعضاء اعتماد الهدف المتوسط الأجل للتعاادل بالنسبة إلى الكربون بحلول سنة ٢٠٠٥ على أساس تفسير تعادل الكربون بأنه زيادات في خفض انبعاثات الكربون تعوض النمو.

٢٠- أكد عضو آخر أن الإشارات إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة لن تكون كافية لأي هدف طموح عالمي متوسط الأجل أو طويل الأجل. ولاحظ أن ميزانية الكربون تضع حداً لانبعاثات الكربون من قطاع محدد مؤكداً أن دولته لن تلتزم بأي هدف من هذا القبيل في قطاع الطيران لأنه يمكن إجراء مفاضلة فيما بين الانبعاثات. ونظراً إلى أنه تجرى حالياً مناقشات بشأن هذه المسألة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ، فإن دولته ليست على استعداد للموافقة على أي ترتيب قطاعي في الإيكافو. وفي تأكيد على الحاجة إلى تنقيح أجزاء من تقرير الفريق العامل الأول بشأن الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل، قال العضو أن ثمة مصطلحات مستخدمة في التقرير مثل "النمو

المتعادل بالنسبة إلى الكربون" لم يتم تعريفها. ورغم أن صناعة الطيران لديها تعريف لذلك المصطلح، فإن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لم يقبل ذلك التعريف بعد. وقال إن ذلك يمثل أيضا مشكلة لدولته. وأشار إلى أن الهدف النسبي الطويل الأجل الذي أوصى به الفريق العامل والذي لا يزال يمثل نسبة لا تزيد عن ٣ في المئة من إجمالي غازات الاحتباس الحراري على الصعيد العالمي في عام ٢٠٥٠ سيضع حدا لانبعثات الطيران، وأكد أن صياغة مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة لن تحل تلك المشكلة. وشدد على أن العمل في إعداد الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل يجب أن يستمر بين الاجتماعين الثالث والرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٢١- وأكد أحد الأعضاء أنه عند النظر في الأهداف المتوسطة الأجل، يتعين على الفريق أن ينظر أيضا في التدابير التقنية المحتملة لتحقيقها. وأكد على الحاجة إلى أن يوضع في الاعتبار النمو المتعادل بالنسبة إلى الكربون كهدف متوسط الأجل وزيادة الإيرادات للطن كيلومتر بحلول سنة ٢٠٢٠ أو ٢٠٢٥، وبخاصة في ضوء الحالة الخطيرة لصناعة الطيران. وفي هذا السياق، أشار العضو إلى أن الفقرة ٣٥ من تقرير الفريق العامل أوردت أن "النمو المتعادل بالنسبة إلى الكربون سوف يتحقق عندما يكون معدل التحسن في كفاءة الوقود مساويا لمعدل الزيادة في الإيرادات للطن كيلومتر".

٢٢- ذكر أحد الأعضاء أنه أثناء العرض الذي قدمه في اليوم السابق التحالف الدولي للطيران المستدام جرى التأكيد على أن الإيكاو ليست المحفل الوحيد الذي تناقش فيه هذه المسائل وأنه يلزم النظر في المناقشات والإجراءات التي تتم في المحافل الأخرى، وأكد أن قادة الاقتصادات الرئيسية في العالم قد التزموا في قمة هوكايدو تويكو في ٩ تموز/يوليو ٢٠٠٨ باتخاذ إجراء فعال للعاية. ومن الممكن أن يقيم آخرون الإيكاو على أساس ذلك المعيار. وركز العضو، في هذا السياق، على الفقرة ٥ من إعلان اجتماع قادة الاقتصادات الرئيسية المعني بأمن الطاقة وتغير المناخ الذي اعتمده تلك القمة، والذي ينص على أنه: "... في هذا الصدد، سوف تنفذ الاقتصادات الرئيسية المتقدمة، بما يتسق مع الالتزامات الدولية، أهدافا متوسطة الأجل على مستوى الاقتصاد وتتخذ الإجراءات اللازمة لتحقيق تخفيضات مطلقة في الانبعاثات، وتوقف ابتداء، وحيثما يكون ذلك ممكنا، زيادة الانبعاثات في أقرب وقت ممكن،..." وأعرب عن تأييده لاقتراح اعتماد هدف تعادل الكربون في الأجل المتوسط بحلول سنة ٢٠٢٥، ودعا الفريق إلى أن يسجل علامة في المرحلة الراهنة على أن يتحقق من صلاحيتها قبل اجتماعه القادم. وأثار رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ مسألة كيفية اعتراف الفريق بالتزام الطريقة التي سيتأكد بها الفريق من التزام الاقتصادات الرئيسية المذكورة ويعرب عن عزمه على الأخذ بمستوى مماثل من الالتزام في قطاع الطيران.

٢٣- وذكر أحد الأعضاء أن دولته شاركت في قمة هوكايدو تويكو، وأشار إلى أنه يوافق تماما على الإعلان الصادر عن ذلك الاجتماع. وقال إنه، في ضوء النمو المتوقع في قطاع الطيران في البلدان النامية، فإن دولته تؤيد أي جهود طموحة للحد من غازات الاحتباس الحراري من جانب الدول المشمولة بالمرفق الأول إذا رغبت تلك الدول في إضافة التزامات إضافية إلى أهدافها المتوسطة الأجل والطويلة الأجل. ويتعين أن تكون هذه الجهود متسقة مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المعنية بتغير المناخ والمادة ٢ - ٢ من بروتوكول كيوتو. غير أن دولته لا يمكنها أن تذهب إلى ما هو أبعد من كفاءة الوقود كهدف طموح عالمي في الأجل المتوسط. لذلك، فإنها تستبعد التعادل بالنسبة إلى الكربون بتعريفه الوارد في تقرير الفريق العامل الأول. ولاحظ العضو أن الأهداف المتوسطة الأجل على مستوى الاقتصاد المشار إليها في الإعلان المذكور تقوم على نفس المنطق الذي استندت إليه اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وسأل عن السبب الذي يدعو إلى وضع أي أهداف للبلدان النامية لا تتسق مع بروتوكول كيوتو في الوقت الذي يمكن أن تتخذ فيه تدابير للتخفيف في قطاعات أخرى من الاقتصاد قد لا تكون احتمالات النمو المتوقع فيها مماثلة لاحتمالات النمو في قطاع الطيران.

٢٤- وأكد عضو آخر يشاطره هذا الرأي، أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ينبغي أن يؤسس أعماله في مجال الأهداف المتوسطة الأجل والأهداف الطويلة الأجل على التذييل كاف لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ وأن يحدد الأهداف فقط في شكل كفاءة الوقود. وينبغي أن تتسق هذه الأهداف مع المفاوضات الجارية بشأن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وأن تراعي الظروف والإمكانات الخاصة للبلدان النامية.

٢٥- وأشار أحد الأعضاء إلى أنه تم التوصل إلى توافق في الآراء بشأن كفاءة الوقود كهدف طموح عالمي قصير الأجل، وأكد أنه ينبغي أيضا أن يكون أساسا للأهداف الطموحة العالمية المتوسطة الأجل والطويلة الأجل. أما المسألة المهمة المتعلقة بزيادة التعادل بالنسبة إلى الكربون فلا ينبغي النظر فيها إلا في وقت لاحق، بعد حدوث تقدم من حيث كفاءة الوقود. ولاحظ العضو أن بيانات الفريق لن تصل أبدا إلى حد الكمال وأنه سوف يكون هناك دائما هامش للخطأ في الأرقام، وأكد أن ذلك ينبغي ألا يمنع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ من تحديد أهداف طموحة عالمية تقريبية في الأجلين المتوسط والطويل يمكن تحقيقها في المستقبل. وأعرب عضو آخر عن موافقته على ذلك، مؤكدا أن التعادل بالنسبة إلى الكربون سوف يتحقق من خلال كفاءة استعمال الوقود، سواء كان من أنواع الوقود البديلة أو وقود المحركات النفاثة المستعمل حاليا. وردا على تعليق من رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه قد أشير في العرض الذي قدمه في اليوم السابق للفريق المعني بالنقل الجوي إلى أن الصناعة تتوقع أن يتجاوز النمو في حركة النقل الجوي الزيادة المحتملة في كفاءة الوقود ما لم يوضع في الاعتبار إدخال أنواع وقود بديلة، أكد العضو أنه إذا تحسنت كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المئة سنويا من خلال التخفيضات في الانبعاثات وفقا للهدف الطموح القصير الأجل للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، فإنها ستواكب في نهاية المطاف الزيادة في حركة النقل الجوي. وأكد أنه إذا ما اعتمد التعادل بالنسبة إلى الكربون كهدف طويل الأجل فإنه سيلزم وضع توقعات تتعلق بنمو السوق. وذكر رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن الفريق قد وافق على أن يطلب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وضع هذه التوقعات.

٢٦- وأكد أحد الأعضاء أن هذه ليست المرة الأولى التي تدخل فيها مصانع الطائرات تحسينات تكنولوجية لجعل الطائرات أكثر كفاءة، مشيرا إلى أزمة النفط الأولى التي حدثت في السبعينيات من القرن الماضي عندما توقفت شركات الطيران عن العمل لعدم استطاعتها الحصول على الوقود. وحدد كبار الصناعين، ومعظمهم من الدول المتقدمة، لأنفسهم معيارا لتحقيق تغير نسبتة ٤٠ في المئة في استخدام الوقود. واقترح أن تجري الأمانة بحثا حول الدور الذي اضطلعت به الإيكاو في ذلك الوقت لمعالجة كفاءة الوقود حتى يستطيع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الاستعانة به كدليل ارشادي عند معالجة هذه المسألة الآن وتحديد الأهداف. وأكد العضو أنه رغم حدوث تحسينات كثيرة استطاع الصناعون إدخالها لزيادة كفاءة وقود الطائرات، كاستعمال المحركات الدوارة المفتوحة والجنحات الطرفية المختلطة أو أجنحة الانسياب الصفحي، فإنهم لن يتخذوا أي إجراء حتى تنتهي الإيكاو من تحديد الأهداف.

٢٧- وأكد عضو آخر أنه مع ظهور أنواع بديلة من الوقود سيلزم وضع مقياس لكفاءة الوقود للأجل الطويلة يراعي أيضا محتوى الكربون ويحدد سنة معينة كخط أساس.

٢٨- وقدم رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ موجزا لمناقشة الأهداف الطموحة العالمية المتوسطة الأجل والطويلة الأجل، فقال إنه لا يزال هناك عدد كبير من المسائل التي تختلف بشأنها الآراء اختلافا كبيرا. فليس هناك توافق في الآراء حول التعادل بالنسبة إلى الكربون كهدف مثلما لم يحدث توافق في الآراء حوله داخل الفريق العامل الأول. وطرح اقتراحات تدعو إلى فرض التزامات على الدول المشمولة بالمرفق الأول مع تباين في الوضع يكون حافظا للبلدان غير المشمولة بالمرفق الأول لاتخاذ إجراء. وطرح أيضا اقتراحات بأن تكون الأهداف المتوخاة فقط في شكل كفاءة الوقود وأن تستند أساسا إلى البحوث والتنبؤات التي تشير إلى الاتجاهات السائدة داخل صناعة الطيران. كما طرحت اقتراحات بضرورة تحديد أهداف تدفع صناعة الطيران إلى التوسع، وهو ما ينطوي فيما يبدو على عمل ما هو أكثر من تقدير الاتجاهات الراهنة داخل صناعة الطيران. وقال الرئيس إنه لن يكون من الممكن حل جميع هذه المسائل خلال الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وأشار إلى أنه سيلزم إعداد عملية لمواصلة العمل لتحقيق ذلك الهدف في الاجتماع الرابع لذلك الفريق وما بعده. ولاحظ أن المجال الأفيدي الذي يمكن العمل فيه في الوقت الحاضر هو توكي هدف كفاءة الوقود. والمطلوب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران هو تحسين تنبؤاتها تحقيقا لتلك الغاية. وكان هناك أيضا تعليق بشأن الحاجة إلى مواصلة العمل في مسألة مقياس كفاءة الوقود وتحديد الطريقة التي سيتم بها بناؤه، باستخدام التنبؤات المذكورة لتحديد مستوى الهدف الذي سيوضع. وقال الرئيس إنه يلزم أيضا تحديد هدف أوسع لصناعة الطيران، وحث الفريق على النظر في الكيفية التي يمكن بها تناول هذا الهدف. وذكر في هذا الصدد الاقتراح الذي طرح بأن يعكس الفريق مستوى الطموح الذي عبر عنه إعلان قمة هوكايدو تويكو في أهدافه، مع مراعاة أن هذا

الإعلان موجه أساسا إلى الاقتصادات المحلية. كما حث الرئيس الأعضاء على النظر فيما إذا كانت هناك طريقة أخرى للتعبير عن الطموح تتجاوز كفاءة الوقود، والتعادل بالنسبة إلى الكربون، والمحافظة على نسبة شاملة قدرها ٣ في المئة من الانبعاثات العالمية لغازات الاحتباس الحراري الصادرة عن الطيران. وذكر بالتعليق الذي أبدى في اليوم السابق من أنه يتعين على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ كفاءة إسهام صناعة الطيران على نحو مناسب في الحد من انبعاثات الطيران.

استراتيجية المضي قدما في وضع الأهداف المتوسطة الأجل

٢٩- قالت رئيسة الفريق العامل الأول أن ولاية الإيكاو تتمثل في المحافظة على النمو في قطاع الطيران، وأشارت إلى أنه سيتعين على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ، وهو محفل معنى بوضع السياسات العامة، أن يعالج في نهاية الأمر المسألة الجوهرية الصعبة المتمثلة فيما إذا كان يتعين أن توجد حدود من نوع ما على هذا النمو. ويتعين أيضا أن تكون تلك المسألة في لب المناقشات في الاجتماع الرفيع المستوى. وعندما بدأ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في مناقشة المسائل التي تتجاوز قياسات كفاءة أو كثافة الوقود التي تتضمن الأهداف، سيكون من المتعين عليه النظر فيما إذا كان مهيبا لقبول درجة ما من القيود على صناعة الطيران. وقد تختلف آراء الأعضاء في ذلك الصدد. وسوف يلزم النظر في الطريقة التي يتصل بها ذلك بما يمكن أن يتوقع من الإيكاو أن تفعله في الحوار العالمي الأوسع حول القيود على الكربون. ومن ثم فإنه بالإضافة إلى بحث المسائل من منظور تقني، سوف يتعين على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بذل قدر كبير من الوقت في صياغة عدد من البدائل للمساعدة في سد جزء من هذه الثغرة. ويتعين على الفريق إيجاد طريقة ما لصياغة بيانات نسبية تعطي الإيكاو مصداقية فيما يتعلق بما تحاول تحقيقه بشأن ما يمكن أو لا يمكن أن يحدث في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ. وتساعلت كيف يمكن للإيكاو أن تقول إنها تعد مواطنا اعتباريا صالحا لأنها قامت بجهد كبير في مجال كفاءة الوقود إذا كانت جميع القطاعات الأخرى يمكن أن تجد نفسها مطالبة بإجراء تخفيضات في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون تحد من نشاطها الاقتصادي. واقترحت أن يعود الفريق إلى هذه المسألة عندما ينظر في تقرير الفريق العامل الثاني (WP/3) حول التدابير الخاصة بالحد من الانبعاثات من الطيران الدولي أو خفضها، وأكدت أن مناقشة التدابير سوف توفر توجيهات لتحديد الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل.

٣٠- وأكد أحد الأعضاء أنه بينما يشير التذييل كاف من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ إلى الأهداف الطموحة العالمية في شكل كفاءة الوقود، فإنه يذكر صراحة أيضا تدابير لتحقيق الموازنة وتدابير تقوم على آليات السوق. وأكد أنه إذا كان الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ يرغب في وضع هدف لكفاءة الوقود، فإنه يتعين أن يكون هدفا مهما وواقعا يشمل أيضا تدابير لتحقيق الموازنة وتدابير تقوم على آليات السوق؛ وبغير ذلك سيكون تأثير الهدف محدودا في خفض أثر الطيران على تغيير المناخ. واقترح العضو أن يعكس ذلك في ولاية أي فريق عامل جديد يتم تشكيله للدفع قدما بعمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ خارج الاجتماعات. ويتعين أيضا على ذلك الفريق العامل أن ينظر في الطريقة التي يمكن بها إدراج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة في ذلك الهدف. وفي حين وافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ على أن الأهداف الطموحة هي أهداف عالمية وجماعية، وغير ملزمة بطبيعتها، فقد تم التركيز أثناء المناقشة الحالية على أن تلك الصياغة لن تكفي لتحقيق الهدف المتوسط الأجل إذا لم تعكس المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة حيث أن الدول المشاركة في الاجتماع الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ الذي يعقد في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ ستضطلع بالتزامات متباينة.

٣١- وقال رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ إن الأمر يتعلق الآن بالانتقال بالمناقشة من مفهوم زيادة كفاءة الوقود في مقابل زيادة الحركة إلى إدخال فكرة اتخاذ تدابير اقتصادية لسد الثغرة، إن وجدت. وسوف تناقش تلك المسألة عندما ينظر ذلك الفريق في تقرير الفريق العامل الثاني. وفيما يتعلق بالأهداف، سوف يناقش الفريق في اليوم الثالث وضع آلية لمواصلة إعداد هدف متوسط الأجل وطويل الأجل لكفاءة الوقود تأخذ في الاعتبار المعلومات التقنية التي توفرها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ويلزم أن يوضع في الاعتبار أن الفريق هو محفل معنى بالسياسات العامة ولا يسعى إلى إكمال ذلك العمل التقني. وفي حين لم يحدث توافق في الآراء حول توشي هدف طموح عالمي يتجاوز كفاءة الوقود في الأجل المتوسط أو الطويل، فهناك تشجيع لصياغة بيان طموح يحث على السعي إلى تحقيق

مستوى من التطلعات يتجاوز مجرد إعطاء صورة "تسيير الأمور كالمعتاد" في صناعة الطيران. وثمة حاجة إلى مزيد من المناقشة لهذه المسألة في الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

عرض تقرير الفريق العامل الثاني عن التدابير الكفيلة بتحقيق تخفيضات في الانبعاثات

٣٢- قام السيد ج. دوهيرتي (أستراليا)، باعتباره رئيس الفريق العامل الثاني المعني بالتدابير الكفيلة بتحقيق تخفيضات في الانبعاثات منذ استقالة السيد ر. كرون (سويسرا) من المنصب في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨، بشرح تقرير الفريق العامل (WP/3) الذي عرض أثناء الاجتماع التنسيقي المعقود في ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩.

٣٣- وقال الرئيس أن العنصر الرئيسي في التقرير هو مجموعة من المبادئ الإطارية اللازمة لإيجاد سياق لطائفة من التدابير الواردة فيه والتي يتوقع تطبيقها. وأهم هذه المبادئ هو أن تحتفظ كل دولة بالسلطة في اختيار التدابير الخاصة بها من سلة التدابير المقترحة، مع الاعتراف بأنها يمكن أن تكون خليطاً من التدابير. ومن الأهمية بمكان توخي تعظيم المنافع البيئية على نحو يحقق الجدوى التكاليفية. وتشجع الدول على التعاون فيما بينها مع الاعتراف بأنه لا يمكن تطبيق تاريخ واحد للتنفيذ. فسوف تطبق التدابير بمعدلات مختلفة وبوسائل مختلفة. ويعترف التقرير أيضاً بالظروف الخاصة بالبلدان النامية. ووجه الرئيس الإنتباه إلى القسم ٢ المعني بالمبادئ الإطارية وقال إنه في الفقرة التمهيدية والفقرة "أ" ترد كلمتا "السوق" و"الصناعة" بين أقواس حيث لم يتمكن الفريق من حل مشكلة الصياغة. وفيما عدا ذلك، فإن جميع أعضاء الفريق العامل الثاني يؤيدون الاتجاه العام للمبادئ الإطارية وصياغتها.

٣٤- وأشار الرئيس بعد ذلك إلى القسم ٣ من التقرير، الذي يحتوي على جدول يورد التدابير المحتملة للحد من انبعاثات الطيران الدولي أو خفضها في الفئات الخمس لتطوير التكنولوجيات ذات الصلة بالطائرات و هي: تحسين إدارة الحركة الجوية واستعمال البنية التحتية، ورفع كفاءة العمليات، واتخاذ تدابير اقتصادية/قائمة على آليات السوق، واتخاذ تدابير تنظيمية/تدابير أخرى، وأيضاً تقديم تقييم لآثارها المحتملة وتكلفتها وجدولها الزمنية. وثمة عدد كبير من التدابير التي تنفذ فعلاً. وسوف تيسر الإشارة إلى الجدول المذكور وأي مواد ملحقة به قد تتوفر فيما بعد تحديد مدى إمكانية اعتماد تدابير إضافية. وكما يتضح من الجدول، فقد تشعبت الآراء حول المكاسب والتكاليف النسبية والجدول الزمني للتدابير المحتملة.

٣٥- ويحدد القسم ٤ من التقرير عدداً من الخيارات لمساعدة البلدان النامية (التدابير الاقتصادية/ القائمة على آليات السوق، ونقل التكنولوجيا، والمساعدة المالية الملائمة، والتعليم والتدريب؛ ودعم عملية التكيف). وهو يشكل اعترافاً واضحاً بالعنصر الثاني من مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة. ولا يتعلق المقترح بفرض التزامات مفروطة على البلدان النامية؛ بل يتعلق باقتراح مجموعة من الوسائل لتقديم مساعدة إيجابية لهذه البلدان.

٣٦- ويمثل القسم ٥ من التقرير موجزاً مختصراً للنهج المقترحة لدعم تنفيذ التدابير في كل الدول. وهو يوصى بمواصلة إعداد توجيهات ومعلومات داعمة للعمل من خلال الإيكاو والاعتماد على العمل الممتاز الذي تم تنفيذه فعلاً في عدد من محافل الإيكاو. وهو يحث على اتباع نهج تنسيقي بين التجمعات الإقليمية، مع الاعتراف بالفوائد التي يمكن أن يحققها هذا النهج. ويوصى بتبادل المعلومات والخبرات بين الدول، وإعداد ونشر خطة عمل لكل دولة. وفيما يتعلق بالدول المتقدمة النمو، فإن خطط أعمالها ينبغي أن تحدد نهجاً لمساعدة البلدان النامية. وهو يشير أيضاً إلى أهمية إيجاد آلية لرصد التقدم المحرز والإبلاغ عنه وتقديم مساعدات من الدول والصناعات الأخرى، ربما بتسهيلات تقدمها الإيكاو، في تقييم مجالات العمل وإعداد خطة العمل.

٣٧- وأثناء المناقشة جرى التأكيد على ضرورة التفرقة بين الإجراءات التي يوصى بأن تتخذها الإيكاو، والإجراءات التي يمكن أن تنتظر كل دولة على حدة في اتخاذها أو التي يتعين على الإيكاو أن تنتظر فيها بصورة جماعية، وتلك التي ينبغي النظر فيها من قبل صناعة الطيران فقط أو من قبل صناعة الطيران بمساعدة في التنفيذ تقدمها الدول فيما يتعلق بالحوافز والتغييرات التنظيمية، إلخ. وفيما يتعلق بدور الإيكاو، ذكر رئيس الفريق العامل الثاني أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ سوف يحدد في برنامج عمله المتوخى عدداً من المجالات يمكن لأجهزة الإيكاو أن تسهم فيها أو أن تواصل إسهامها فيها. وقد يتطلب ذلك تعزيزاً من الاجتماع الرفيع المستوى ويتضمن تحديداً للأولويات حيث ستكون هناك سلسلة من التوقعات التي يتعين مواجهتها بموارد محدودة.

٣٨- وأكد أحد الأعضاء أن التدابير المقترحة هي مجرد وسيلة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية، ونبه إلى أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ كان يتعين عليه تحديد الأهداف المذكورة قبل مناقشة التدابير. وفي تأكيد إضافي على أنه لن يكون لأي من التدابير أي تأثير من الناحية العملية في تحقيق هدف كفاءة الوقود في الأجل القصير بحلول سنة ٢٠١٢، قال إن كل هذه التدابير تقريبا تتوخى التأثير في سنة ٢٠٢٠ وما بعدها. ومن ثم، فإنه في حين سيكون من المفيد استعراض التدابير المقترحة لتقرير أيها أكثر نفعاً من غيره، فإنه ينبغي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يعيد النظر فيها عندما يحدد بوضوح الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل.

٣٩- وذكرت عضوة أخرى أنه لا توجد ثمرة قريبة المنال فيما يتعلق بالتدابير التي سترد مكاسب متوسطة إلى مرتفعة بتكلفة منخفضة إلى متوسطة وفي إطار زمني قصير إلى متوسط، مما يشير إلى أن الصناعة والدول قد اتخذت فعلاً أسير التدابير. وذكرت أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران كانت تقوم بتحديث الكتاب الدوري ٣٠٣ (الفرص التشغيلية لتقليص استعمال الوقود وخفض الانبعاثات)، ودعت إلى حثها على استعمال تقرير الفريق العامل الثاني كدليل إرشادي. وتساءلت العضوة أيضاً عما إذا كان يتعين على فريق العمل المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ النظر فيما إذا كان ينبغي إيجاد نهج قطاعي للطيران الدولي. وتساءلت أيضاً عما إذا كان ينبغي، من أجل سد الثغرة في تفكير الفريق فيما يتعلق بالتدابير والأهداف والمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة، تحديد هدف يتسم بالمرونة، طموح أو غير طموح، يتطلب من العمل أكثر مما كان يتطلب في أي حال في ظل النهج والكفاءات والخطط التشغيلية القائمة. ومن شأن هذا الهدف المتسم بالمرونة أن يثبت للمجتمع العالمي أن الطيران الدولي على استعداد لأن ينظر بقدر أكبر من الدقة في الكيفية التي يمكن أن يسهم بها في تخفيضات الكربون. وفي إطار هذا الهدف المتسم بالمرونة يمكن النظر فيما إذا كانت هناك وسيلة لسد الثغرة التي قد توجد بين الأهداف الطموحة العالمية وما يمكن عمله بالتدابير المختلفة القائمة، ربما من خلال فرض رسوم شاملة عالمية تولد موارد يمكن إعادة استثمارها، إما في القطاع، أو في عمليات التعويض أو الائتمان. ويمكن للفريق أن يناقش مسألة ما إذا كان ينبغي إعادة استثمار هذه الرسوم في قطاع الطيران و/أو على نطاق أوسع. وقد يمكن إدارة هذه الرسوم من خلال الإيكافو، وليس بالضرورة عن طريق الإيكافو ولكن تحت قيادتها وبتيسيرات منها. ويمكن عدم تحميلها على الدول الأعضاء وأن تنفذ على مستوى الصناعة، رغم أنه ستوجد بعض التحديات فيما يتعلق بالامتثال والإنفاذ. وقد يعالج هذا الترتيب بعض الشواغل التي أعرب عنها فيما يتعلق بالبلدان النامية التي لن تشتت تطبيقها على فرادى الدول ولكنها ستظهر درجة من الالتزام والمشاركة ربما أكبر مما تمت مناقشته حتى الآن. وذكر رئيس الفريق العامل الثاني أنه أثناء العرض الذي قدمه فريق العمل المعني بالنقل الجوي، أشار السيد ستيل إلى أنه في حين أن صناعة الطيران على استعداد لدفع نصيبها العادل مقابل ما تطلقه من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فإنها ترى أن العائد الذي يحققه أي رسم ينبغي أن يعاد استثماره في مبادرات الصناعة للحد من هذه الانبعاثات.

٤٠- وأشار أحد الأعضاء إلى النص الذي وضع بين أقواس "السوق" [صناعة] في الفقرة التمهيديّة والفقرة "أ" من القسم ٢ من تقرير الفريق العامل، وسأل عن السبب في النظر إلى الكلمتين بوصفهما بديلين واقترح أن يستعاض عن النص بعبارة "السوق و/أو الصناعة". وعلق رئيس الفريق العامل الثاني قائلاً أن ذلك لن يحل المشكلة، وقال إنه في حين أن بعض التدابير المقترحة، مثل تدابير المطارات والحركة الجوية، سوف تفيد شركات النقل الجوي المحلية والدولية بنفس الدرجة، فإن ثمة تدابير أخرى، مثل فرض رسم اقتصادي، لن يكون لها نفس الأثر ولذلك فإنها ستؤدي إلى مشاكل فيما يتعلق بالسوق. واقترح الاحتفاظ بالنص الموضوع بين أقواس "السوق" [صناعة] في الوقت الحالي، وتمت الموافقة على ذلك، على أساس أن الفريق سيقوم باستعراضه أثناء اجتماعه المقبل عند النظر في تقريره النهائي.

٤١- وتلخيصاً للمناقشة عندئذ، قال رئيس الفريق العامل الثاني، وهو أيضاً رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، إن الفريق يوافق على المضي قدماً في كل من النهج الموجز في تقرير الفريق العامل الثاني (WP/3) القائم على المبادئ الإطارية، وجدول التدابير المحتملة للحد من انبعاثات الطيران الدولي أو خفضها، وآليات مساعدة البلدان النامية، وآليات دعم التنفيذ الواردة فيه. كما وافق الفريق على حث الأمانة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران على النظر في تقرير الفريق العامل عند تحديد أولويات المهام ذات الصلة، كتحديث الكتاب الدوري ٣٠٣.

عرض تقرير الفريق العامل الثالث المعني بالرصد والتنفيذ

٤٢- بعد ذلك تحدث السيد م. ف. بينتا غاما (البرازيل)، رئيس الفريق العامل الثالث المعني بالرصد والتنفيذ، عن تقرير الفريق العامل (WP/4 Revision No. 1) المقدم من البرازيل مع تعليقات من ألمانيا ونيجيريا، الذي عرض أثناء الاجتماع التنسيقي المعقود في ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩.

٤٣- وقال الرئيس أن الفريق العامل الثالث يوصي باستعمال النموذج المرفق بالكتاب الرسمي 08/44 المؤرخ ٢٧ أيار/مايو ٢٠٠٨ للإبلاغ عن البيانات. واقترح أن يتضمن هذا الإبلاغ فكرة التباين بين الدول، على أن تقوم الدول المشمولة بالمرفق الأول بتقديم تقرير سنوي إلى المنظمة بصورة طوعية. واقترح الفريق العامل أيضا أن تقدم الإيكاو، عند الطلب، مساعدة تقنية وتعاوناً تقنياً للبلدان النامية في جمع البيانات وتجهيزها ونشرها. وبناء على التقارير الوطنية، سوف تصدر الإيكاو تقارير مرحلية شاملة كل ثلاث سنوات تحتوي على بيانات موحدة عن استهلاك الوقود وكفاءة الوقود والحركة، وتقييم التقدم المحرز على المستوى العالمي في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية.

٤٤- وفيما يتعلق بجمع البيانات وتجهيزها، اعتبر الفريق العامل أنه يتعين على الإيكاو أن تضطلع بدور رائد في تنسيق جمع وتحليل البيانات المجمع من جميع المصادر المتاحة. ويتعين على لجنة حماية البيئة في مجال الطيران مواصلة تحليل البيانات والإبلاغ عن التدابير التي تتخذها الدول لخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من الطيران الدولي. وينبغي جمع بيانات عن استهلاك الوقود من جانب صناعة الطيران والمشغلين حول العالم بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية المعنية كاتحاد النقل الجوي الدولي مثلاً. وأوصى الفريق العامل بأن تعتمد الإيكاو الآليات الملائمة للتحقق من التقدم الذي تحرزه الدول في خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من الطيران الدولي. وفي حالة موافقة الفريق على التمييز المقترح بين الدول المشمولة والدول غير المشمولة بالمرفق الأول، فإنه يمكن عندئذ أن تأخذ الآليات ذلك التمييز بعين الاعتبار وفقاً لمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة عند تقييم التقدم الذي أحرزته الدول في خفض انبعاثات الطيران الدولي.

٤٥- وأكد رئيس الفريق العامل الثالث أن توصيات الفريق العامل المتعلقة بالرصد والتنفيذ تتسق مع مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة والأهداف الطموحة العالمية المتوخاة. وكما أشير أثناء استعراض تقرير الفريق العامل الأول (WP/2)، فإن تلك الأهداف ذات طبيعة عالمية جماعية. وكما ذكر في التوصيات الواردة في تقرير الفريق العامل الثاني (WP/3)، ستكون هناك سلة من التدابير يمكن أن تتبناها الدول على أساس طوعي لتحقيق تلك الأهداف. وعند رصد تنفيذ الأهداف الطموحة العالمية، سوف يوجد تباين بين الدول المشمولة والدول غير المشمولة بالمرفق الأول لكي يؤخذ في الاعتبار مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة.

٤٦- وفي حين أيدت عضوة استعمال النموذج المرفق بالكتاب الرسمي 08/44 المؤرخ ٢٧ أيار/مايو ٢٠٠٨ للإبلاغ عن البيانات، أوصت بتوسيع نطاق النموذج ليشمل الحركة غير المجدولة، وأعربت من جديد عن قلقها من أن تلك البيانات لن يمكن رصدها بغير ذلك. وأكدت أن الإبلاغ لا يدخل في مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة، وقالت إن الدول الأعضاء في الإيكاو ملزمة فعلاً بموجب المادة ٦٧ (تقديم التقارير إلى المجلس) من اتفاقية شيكاغو بتقديم معلومات عن الحركة والتكاليف. غير أنه من رأي العضوة أنه يجب أن تولى عناية للظروف الخاصة للبلدان النامية. واقترحت أن تقدم الأمانة عرضاً موجزاً للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ عن النموذج ألف الحالي، مع تلخيص لنقاط القوة والضعف فيه واقتراح السبل الكفيلة بتحسين نوعية البيانات، وأن يقدم اتحاد النقل الجوي الدولي موجزاً للمعلومات التي يستطيع الحصول عليها في الوقت الحالي وللطريقة التي يمكن للإبلاغ السنوي للمنظمة أن يساعد بها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في مهمته. وأشارت العضوة إلى أنه من الملائم أن توضع في الاعتبار شواغل البلدان النامية فيما يتعلق بالبنية التحتية وقدرتها على الإبلاغ، وذكرت المقترح المشار إليه في تقرير الفريق العامل الأول (انظر WP/2، الفقرة ١٨) القاضي بأن يطلب من البلدان العشرين أو الثلاثين الأولى فقط في مجال الطيران الدولي (مقاسة بنصيبها من الإيرادات الإجمالية للطن كيلومتر)، والتي تعتبر شركات الطيران فيها مسؤولة عن ٩٥ في المئة أو أكثر من الانبعاثات الإجمالية للطيران الدولي، أن تبلغ الإيكاو بصفة سنوية. ولا يزال العدد الفعلي للبلدان التي يجب إدراجها في هذه الطبقة

العليا من الدول مفتوحا للنقاش. أما ما دون تلك الطبقة فلا يلزم وجود نفس العتبة للإبلاغ. واقترحت العضوة، كبديل لشرط الإبلاغ المذكور، استعمال بيانات التعقب بالرادار في نماذج لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لرصد الوفورات في الإنبعثات.

٤٧- وذكرت رئيسة الفريق العامل الأول أن الفريق العامل قد اعترف بأن البيانات تحتاج إلى مزيد من التنقيح. وكان من رأى الفريق العامل أنه من المفيد إجراء مناقشة حول هذه المسألة، ليس بالضرورة في الإطار الزمني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بل في سنة ٢٠١٢ أو أي تاريخ لاحق آخر يسمح للإيكاو، وربما للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بإجراء التقييم الداخلي اللازم على نحو دقيق للخيارات، وتنقيح المعلومات المطلوبة والمعلومات المتوفرة بسهولة في أماكن أخرى، والإبلاغ عن النتائج في وقت لاحق. وسوف يتم ذلك بهدف ترسيخ وضع الإيكاو باعتبارها الطرف الفاعل المؤكد القادر على الإبلاغ عن أنشطة الطيران من منظور استهلاك الوقود/ كفاءة الوقود.

٤٨- وقالت رئيسة الفريق العامل الأول أن الفريق العامل ناقش أيضا نهجا متباينا للإبلاغ بالنسبة للبلدان النامية اعتمد البارامتر الأوسع نطاقا لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ كما يرد في مشروع موجز مناقشات الاجتماع التنسيقي المعنون الأهداف الطموحة: المضي قدما في عملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وهو أن تحترم كل الدول حقيقة أنها ترغب في خفض الإنبعثات التي تؤدي إلى تغير المناخ. وفي هذا السياق الأوسع، رأى الفريق العامل الأول أنه من المفيد أن ينظر فيما إذا كانت الدول العشرة الأولى فقط (أو أي نسبة أخرى) في مجال الطيران الدولي (مقيسة بنصيبها من الإيرادات الإجمالية للطن كيلومتر)، التي تمثل جانبا كبيرا من الجهات المتسببة في انبعثات الطيران على أساس نشاط الطيران الدولي وأن يجري إعداد نظام للإبلاغ يطبق على ذلك القطاع الفرعي الأصغر من القطاع كله، بهدف عدم تحميل أي أعباء على الأطراف الفاعلة الصغيرة التي قد لا تتوفر لها القدرة على تقديم البيانات.

٤٩- وفيما يتعلق بالرصد، لاحظت رئيسة الفريق العامل الأول أن هناك ارتباطا بين توصيات الفريقين العاملين الثاني والثالث فيما يتعلق بخطط العمل. وأيدت وضع شرط يقضي بأن تقدم كل الدول، بقدر المستطاع، خطط عملها إلى الإيكاو، مع الإبلاغ عن استعمالها لسلة التدابير المقترحة المتاحة، سواء من خلال عمل الفريق العامل الثاني أو باستعمال الكتاب الدوري ٣٠٣ أو الجمع بينهما بشكل ما، حيث أن ذلك سيعزز بدرجة أكبر من تقرير الإيكاو في المستقبل عن الكيفية التي توصل بها الوفاء بولايتها لخفض تأثير الطيران على تغير المناخ.

٥٠- واقترحت رئيسة الفريق العامل الأول أن يناقش الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ مسألة ما إذا كان ينبغي إدراج الطيران الدولي في آلية التنمية النظيفة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وكيفية هذا الإدراج. وذكرت أن الفريق العامل الأول أوصى بأن تسعى الإيكاو والدول الأعضاء فيها إلى توسيع نطاق تلك الآلية لتشمل الاستثمارات في مشاريع الطيران الدولي في البلدان النامية (انظر WP/2، الفقرة ٢٥). وبالإضافة إلى ذلك، اقترح الفريق العامل الثاني استعمال آلية التنمية النظيفة لتقديم المساعدة لهذه المشاريع في البلدان النامية (انظر WP/3، الفرع ٤) وأكدت أن ذلك من العناصر العملية التي يمكن للفريق أن يعززها فيما يتعلق بتلبية حاجات البلدان النامية.

٥١- وكرر أحد الأعضاء تأكيد أهمية تقييم ما إذا كانت الأهداف الطموحة العالمية قابلة للتحقيق، وأكد كذلك على الحاجة إلى جمع البيانات، وبخاصة بيانات استهلاك الوقود. غير أنه أشار إلى أنه إذا كانت تقارير حركة الطيران المقدمة من شركات الطيران الدولية إلى مجلس الإيكاو بموجب المادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو تتضمن هذه البيانات الخاصة باستهلاك الوقود، فلن تكون هناك حاجة إلى تقوم الدول بجمع هذه البيانات.

٥٢- وردا على سؤال من رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ حول دور الإيكاو في جمع البيانات، أشار أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أن عملية جمع البيانات هذه هي وظيفة ملائمة من وظائف الأمانة، التي تعمل من خلال قسم التحليلات الاقتصادية وقواعد البيانات في تنسيق وثيق مع وحدة البيئة. ورأى أن دور لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ليس جمع البيانات بل تفسيرها على المستوى التقني. وأشار رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أن الفريق قد يرغب عندئذ في أن يطلب من الأمانة أن تقدم في اجتماعها القادم معلومات عن عملية جمع البيانات التي يمكن القيام بها لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية

(الإيرادات للطن كيلومتر واستهلاك الوقود)، على أن توضع في الاعتبار الحاجة إلى تغطية الحركة الجوية المجدولة وغير المجدولة. وذكر أمين الفريق أن الموضوع سيثار في الاجتماع المقبل للجنة الإحصائيات.

٥٣- وأعرب أحد الأعضاء عن اتفاقه على أن الإبلاغ لا يتواءم مع المناقشات الخاصة بالمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة، أو على الأقل يتواءم معها بدرجة أقل كثيرا من الأنشطة الأخرى التي نوقشت، وأكد أن هذا هو السبب في دخول الإيكاو كطرف فاعل: فهي أسهل طريقة لجمع البيانات الشاملة، حتى إذا لم يكن معدل الاستجابة لطلباتها من البيانات مرضيا دائما. وفي هذا الصدد، قال إن الأمانة يمكن أن تجد وسائل لتحسين معدل الاستجابة هذا. ورأى العضو أن تكليف الإيكاو بجمع البيانات هو أفضل من النهج الموصى به والذي يقضي بتكليف البلدان المشمولة بالمرفق الأول بإبلاغ الإيكاو سنويا على أساس إلزامي وتكليف البلدان غير المشمولة بالمرفق الأول بالإبلاغ سنويا على أساس طوعي حيث أن اتباع هذا النهج لن يعطي نطاقا من البيانات المطلوبة يتسم بالنضوج الكافي لتقييم التقدم المحرز في تحقيق تخفيض الانبعاثات. وقال العضو إنه لا يجذب تكليف البلدان العشرين أو الثلاثين الأولى فقط في مجال الطيران الدولي بإبلاغ بياناتها لأن ذلك سيمثل أول مرة يبتعد فيها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ عن مفهوم المسؤولية الجماعية العالمية ونقل تلك المسؤولية إلى عدد من البلدان المتقدمة فقط. وأكد أن الفريق لن تتوفر له بالتالي رؤية شاملة للبيانات التي يحتاج إليها بشدة. واقترح العضو أن تقدم الأمانة ورقة في الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ توضح أفضل الطرق لتوسيع نطاق النموذج المرفق بالكتاب الرسمي 08/44 بحيث يشمل بيانات استهلاك الوقود اللازمة على نحو يمكن الإيكاو من الحصول على أكبر قدر ممكن من البيانات.

٥٤- وأكد أحد الأعضاء أن عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ متعاقب وليس متزامنا، وأعرب عن مشاطرته الرأي الذي أعرب عنه بأنه كان يتعين على الفريق أن يحدد الأهداف الطموحة العالمية قبل النظر في التدابير المقترحة لتحقيق تلك الأهداف. وقال إن الإبلاغ عن تنفيذ هذه التدابير ليس بالأمر المعقد لأنه يوجد لدى الإيكاو بالفعل عملية إبلاغ تنفذ في الوقت الراهن ويمكن تحسينها إذا اقتضى الحال. واقترح العضو أن تقوم الإيكاو برصد التقدم المحرز في تنفيذ كل تدبير يتخذ للوصول إلى هدفها الطويل الأجل. وأوضح رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن الإيكاو ستقوم برصد نتائج تنفيذ التدابير وليس الوسائل الفردية لتحقيق تلك النتائج. ويتعلق الإبلاغ المقترح بإجمالي الوقود المستهلك والإيرادات الإجمالية المحققة للطن كيلومتر. ولهذه المعلومات أهميتها في رصد التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف الطموح العالمي. وقال إنه يرى أن اقتراح الفريق العامل الثالث لا يشمل، على الأقل مبدئيا، فكرة تصنيف عملية الرصد في طبقات تدرج نزولا لتشمل كل تدبير يمكن أن تتخذه أي دولة من الدول. وأكد رئيس الفريق العامل الثالث أن المقصود هو رصد النتائج الفعلية وليس التدابير المتخذة لتحقيق تلك النتائج.

٥٥- وأكد أحد الأعضاء أنه يتعين على الإيكاو أن تأخذ في الاعتبار البيانات الموجودة بالفعل بدلا من إعداد مجموعات جديدة من البيانات قد لا تكون لازمة.

٥٦- وقدمت الأمانة إيضاحات لبعض النقاط التي أثيرت، وذكرت أن النموذج ألف موجود منذ سنة ١٩٤٦. وهناك آلية شاملة لجمع البيانات، بالإضافة إلى آلية للتحقق منها واعتماد صحتها، تشكل جزءا من قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة. وتشمل البيانات المجدولة وغير المجدولة، بما فيها جميع خدمات الشحن - أي ٩٥ في المئة من الحركة الإجمالية. وقالت إن الإبلاغ متنسق لأن نموذج جمع البيانات قديم إلى درجة أن شركات النقل على علم بالتعاريف المستعملة. وأكدت الأمانة أن الإيكاو قد وفرت بيانات الإيرادات للطن كيلومتر لفترة طويلة، وذكرت أن المنظمة تنشر تصنيفا للرتب على مستوى الدول. ومن ثم، فإن هناك آلية موجودة فعلا في نموذج قاعدة البيانات المذكورة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن البيانات توزع في جميع أنحاء العالم.

٥٧- غير أن الأمانة لاحظت أن ثمة فجوة في بيانات المنظمة المتعلقة باستهلاك الوقود، وأشارت إلى أنها تعتزم تقديم ورقة إلى لجنة الإحصائيات عن جمع تلك البيانات. ويمكن أن يعمل قسم التحليل الاقتصادي وقواعد البيانات في تعاون وثيق مع وحدة البيئة من أجل تلبية احتياجات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أو أي فريق لاحق. وذكرت الأمانة أن أحد الخيارات الممكنة لجمع البيانات المتعلقة باستهلاك الوقود هو إدراج تلك البيانات في نموذج الإبلاغ الدوري من خلال لجنة الإحصائيات بدلا من الحصول على تلك البيانات من خلال كتاب رسمي. وجرى التأكيد على أن

قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة تشمل ٢١ في المئة من الحركة الإجمالية التي لا يغطيها اتحاد النقل الجوي الدولي - وهي مزية فريدة. ويجري بالفعل تقديم البيانات إلى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لاستخدامها في إعداد النماذج الموسعة. ويمكن للفريق أن يبحث مسألة جمع بيانات استهلاك الوقود، حيث توجد فجوة كبيرة، فضلا عن مزايا وعيوب الكتاب الرسمي في مقابل آلية عادية لجمع البيانات من خلال لجنة الإحصائيات.

٥٨- ولاحظ رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن عددا قليلا من الأعضاء أكدوا أنه ليس هناك حاجة للتمييز المقترح بين الدول فيما يتعلق بالإبلاغ عن تنفيذ التدابير لأن ذلك الإبلاغ منصوص عليه أساسا في المادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو. وأكد الأعضاء أيضا أن الكتاب الرسمي 08/44 المؤرخ ٢٧ أيار/مايو ٢٠٠٨ قد صدر للالتزام ببيانات استهلاك الوقود المطلوبة. وتساءل عما إذا كان من الممكن التوفيق بين التيارات المختلفة في المناقشة.

٥٩- وفي ضوء التعليقات المطروحة والتفسيرات المقدمة من الأمانة، اقترح رئيس الفريق العامل الثالث عندئذ النهج التالي الذي يتألف من عنصرين لمعالجة مسألة الرصد والإبلاغ: تقوم الدول الأعضاء بإبلاغ الإيكاو سنويا ببيانات استهلاك الوقود والحركة وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو؛ وتقدم الإيكاو، عند الطلب، المساعدة التقنية وتمد يد التعاون التقني للبلدان النامية في جمع البيانات وتجهيزها ونشرها. وأكد أن هذا العنصر الأخير يمثل العنصر الخاص بالمسؤولية المشتركة ولكنها متباينة. ووافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على هذا النهج باعتباره نهجا مفيدا جدا للمضي قدما.

٦٠- وقالت رئيسة وحدة البيئة، وهي أيضا أمانة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إن الأمانة تقدم المساعدة للدول في الإبلاغ عن انبعاثاتها منذ وقت طويل. ومن ثم فإنه من الواضح أن هناك دورا للأمانة في هذا الصدد. وأشارت أيضا إلى أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بصدد إعداد توجيه حول جمع بيانات الانبعاثات والتحقق منها والإبلاغ عنها. غير أن رئيسة وحدة البيئة ذكرت أن الطريقة التي يتم بها جمع البيانات من خلال قسم التحليل الاقتصادي وقواعد البيانات في الإيكاو ليست على وجه الدقة هي الطريقة التي تقضي اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ بأن تقدم البيانات بها من أجل عملياتها، وأكدت أنه من المهم جدا لذلك أن ينظر إلى المسألة من منظور أوسع لتجنب إلقاء عبء ثقيل على الدول بفرض شروط للإبلاغ عن نفس المسألة تختلف من منظمة إلى أخرى.

٦١- وأكدت رئيسة وحدة البيئة مجددا ما ذكرته في العرض الذي قدمته في اليوم السابق، من أن هناك دورا للإيكاو في جمع البيانات والرصد وتقديم المساعدة في عملية الإبلاغ. غير أنه من الضروري توضيح ما إذا كانت الإيكاو ستكون هي مصدر المعلومات لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ فيما يتعلق بانبعاثات الطيران الدولي، وهي التي ستقوم بالإبلاغ عنها بالنيابة عن الدول الأعضاء فيها، أو أن كل دولة عضو ستقوم بإبلاغ الاتفاقية عن انبعاثاتها المتعلقة بالطيران الدولي. وأكدت رئيسة وحدة البيئة ضرورة أن تراعي تلك المناقشة الحاجة إلى تقليل العبء على الدول الأعضاء. وقالت أيضا إن النماذج المستعملة في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للتحقق من نوعية بياناتها ستفيد كثيرا في عملية الرصد والتحقق. ودعت رئيسة وحدة البيئة إلى تقديم الدعم إلى لدول في الإبلاغ عن البيانات، وأكدت أن الإيكاو لن يتوفر لديها أبدا مجموعة دقيقة من البيانات ما لم تقدم تلك المساعدة.

٦٢- ونبه أحد الأعضاء إلى أن ولاية الإيكاو بموجب المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو تستبعد أي شكل من أشكال الإبلاغ المباشر من جانب الدول لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ بشأن انبعاثاتها من الطيران الدولي لأن تلك المعلومات ينبغي أن تقدم من خلال الإيكاو. ولا تحتاج الدول إلى إبلاغ الاتفاقية بشكل مباشر إلا عن انبعاثاتها المتعلقة بالطيران المحلي. وأوضحت رئيسة وحدة البيئة أنه وفقا للمبادئ التوجيهية الصادرة عن الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، فإن الدول تقوم في الوقت الراهن بإبلاغ الاتفاقية بصورة مباشرة عن انبعاثاتها المتعلقة بالطيران المحلي والطيران الدولي ولكن تحت بندين منفصلين.

٦٣- وردا على أحد الأسئلة التي طرحت، ذكرت الأمانة أن الإيكاو تقدم فعلا بانتظام مساعدات للدول فيما يتعلق بجمع وتحليل البيانات. كما تعقد كل عام حلقات عمل عن هذا الموضوع. وبالإضافة إلى ذلك، يقدم تدريب أثناء العمل للدول في مقر الإيكاو، عند الطلب. ويمكن توسيع نطاق هذه الآليات عند اللزوم، حسب توفر الأموال.

٦٤- وتلخيصا للمناقشة، ذكر رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أنه كان هناك شعور قوي بالتوافق فيما يتعلق بالنهج ذي العنصرين الذي اقترحه رئيس الفريق العامل الثالث، والقاضي بأن تقوم الدول الأعضاء بإبلاغ الإيكاو سنويا ببيانات استهلاك الوقود والحركة وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو وأن تقوم الإيكاو، عند الطلب، بتقديم المساعدة التقنية ومد يد التعاون التقني للبلدان النامية في جمع البيانات وتجهيزها وتوزيعها. وأكد رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن تقديم تلك المساعدة سوف يحسن معدل الاستجابة فيما يتعلق بإبلاغ البيانات. وقال إن الفريق يوافق على أن يطلب من الأمانة تقديم تقرير إلى الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ عن الطريقة التي يمكن بها توسيع عملية جمع البيانات الجارية حاليا في الإيكاو أو تحسينها لدعم رصد التقدم المحرز في تحقيق الأهداف الطموحة العالمية، على أن تؤخذ في الاعتبار البيانات المتاحة من المصادر الأخرى، بما في ذلك صناعة الطيران. وأكد رئيس الاجتماع الثالث كذلك على الحاجة إلى مراعاة نطاق متطلبات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ حتى يتسنى، بقدر الإمكان، تجنب أي ازدواجية في المتطلبات.

٦٥- وبعد ذلك شكر رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ رؤساء الأفرقة العاملة الأولى والثاني والثالث والمشاركين في تلك الأفرقة العاملة على العمل الممتاز الذي قاموا به.

استعراض مشروع موجز الرئيس لمناقشات اليوم الأول

٦٦- اقترح رئيس الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، بناء على تعليق ورد من أمين لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، أن تقوم الإيكاو والدول، حسبما يتراءى للدول بتنقيح مشروع موجز مناقشات اليوم الأول للإشارة إلى أهمية عرض عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وإنجازات صناعة الطيران عرضا فعالا في الاجتماع الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩. كما اقترح تعديل الفقرة ٦ بحيث توضح أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ستقدم تقارير عن تحليلات الأهداف البيئية للسنوات ٢٠١٢ و ٢٠٢٠ و ٢٠٢٥ وسيناريو لسنة ٢٠٥٠. وذكر الرئيس أن وضع معايير للانبعاثات هو مسؤولية الجمعية الأمريكية للاختبار والمواد، واقترح كذلك حذف عبارة "وبحث وضع معايير تتعلق بأنواع الوقود البديلة واستعمالها في محركات الطائرات" من الفقرة الفرعية الأخيرة من الفقرة ٦. وأشار إلى أنه سيتشاور مع أمينة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران حول صياغة تلك الفقرة الفرعية. ووافق الفريق على هذه الاقتراحات على أساس أن يتم تعميم النص المنقح لمشروع موجز المناقشات.

البند ١ من جدول الأعمال: المسائل الإدارية

تحديد الجدول الزمني للاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

٦٧- أعرب أحد الأعضاء عن قلقه من أن موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، من ١ إلى ٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٩، يتداخل مع موعد اجتماع تحضيرى مهم لهيئات فرعية تابعة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، من المقرر عقده في الفترة من ١ إلى ١٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٩، وتساءل عن إمكانية تأجيل الاجتماع الرابع إلى نهاية حزيران/يونيه ٢٠٠٩ أو بداية تموز/يوليه ٢٠٠٩. وذكر أن رئيسة وحدة البيئة، وهي أيضا أمينة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، سوف تحضر الاجتماع المذكور لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ.

٦٨- وفي إشارة إلى أنه سوف يقوم باستعراض موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، أكد رئيس المجلس أن النية تتجه إلى عرض تقرير عن نتيجة ذلك الاجتماع على المجلس أثناء اجتماعه ١٨٧، الذي سيعقد في الفترة من ٨ حزيران/يونيه إلى ٣ تموز/يوليو ٢٠٠٩. وأكد أيضا أن موعد انعقاد ذلك الاجتماع لا يمكن أن يتزامن مع مواعيد اجتماعات الإيكاو الأخرى حيث أن ذلك ستترتب عليه تكاليف إضافية لتوفير خدمات الترجمة الفورية.