

## الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

### الاجتماع الثالث

(مونتريال، من ١٧ إلى ٢٠٠٩/٢/١٩)

### موجز المناقشات - اليوم الثالث

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

استعراض مشروع الرئيس لموجز مناقشات الاجتماع التنسيق الذي عقد في ٢٠٠٩/٢/١٦

١- استأنف الفريق واستكمل نظره في مشروع الرئيس لموجز مناقشات الاجتماع التنسيق المعنون الأهداف الطموحة: المضي قدما في عملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. ركزت المناقشة أساسا على طرائق استيعاب مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة والحاجة إلى أهداف تتجاوز كفاءة الوقود.

٢- أشار أحد الأعضاء إلى الفقرتين اللتين ستدرجان في مشروع التقرير الذي سينظر فيه الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، فشد على أنه ينبغي أن يسبقهما بيان عن الموقف الأساسي للفريق بصيغته الواضحة الواردة في الفقرة الثالثة من ديباجة 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)، أي مبادئ عدم التمييز وإتاحة فرص متساوية وعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي الواردة في اتفاقية شيكاغو، والمبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة والقدرات ذات الصلة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو. وأيد عضو هذا الاقتراح، فاقترح أن يعترف الفريق بهذه المبادئ بدلا من أن يسلم بها كما فعلت الجمعية العمومية.

٣- ولاحظ أحد الأعضاء أن الفقرتين تمزجان السياسات العامة بالاتصالات العامة، فأعرب عن موافقته على الحاجة إلى بيانات شاملة قوية في بداية موجز المشروع تعكس نتائج مناقشات الفريق وتحدد طبيعة العناصر الأساسية للنهج الذي سيأخذ به. وأعربت عضوة أخرى عن مشاطرتها هذا الرأي، إلا أنها ذكرت أنه إذا كان موجز المشروع سيستخدم كبلاغ رسمي، فإنه لا يمكن أن يكتب بأسلوب تقني معقد وينبغي أن لا يتضمن إحالات مرجعية إلى عدد كبير من الوثائق. ولاحظت أنه على الرغم من أن عنوان موجز المشروع هو الأهداف الطموحة: المضي قدما في عملية الفريق، فإن الفقرة الأولى هي الفقرة الوحيدة المتصلة بالأهداف الطموحة؛ أما الفقرة الثانية فتتصل بالرصد والإبلاغ. وأكد عضو أنه لم يقصد بهاتين الفقرتين أن تستخدم كبلاغ عام، وأكد عضو آخر أن المقصود بهما هو أن تبينا مسار الخطوات القادمة التي ستتخذ.

٤- وشدد عضو آخر على أن المبادئ المذكورة المبينة في اتفاقية شيكاغو والمبادئ والأحكام المذكورة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو لا يمكن التعامل معها على قدم المساواة لأنها تتناول مسائل مختلفة. وأكد أن اتفاقية شيكاغو فقط هي التي تتناول الطيران المدني الدولي وأنها لم تتعرض لتغير المناخ. وشدد عضو آخر على أهمية التعديل الذي اقترح في المناقشة السابقة لموجز المشروع، والذي يستعاض فيه عن كلمة "قدرات" الواردة في الجملة الثانية من الفقرة الأولى بتعبير "المسؤوليات التاريخية"، فأكد أنه سيكون من الصعب عليه قبول أي نص يوضع

كحل وسط مالم تعكس الفقرة الأولى بوضوح مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة. ولذا، اقترح العضو إضافة عبارة "وفقا لمسؤولياتها وقدراتها المشتركة ولكنها متباينة" في نهاية الجملة الأولى. وأكد العضو أن هذه الصياغة عادلة لأن الإيكاو ودولها المتعاقدة ستبذل غاية جهدها من أجل الحد من تأثير انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الناتجة عن الطيران أو تقليل ذلك التأثير على المناخ العالمي على أساس المسؤوليات والقدرات المشتركة ولكنها متباينة على النحو المبين في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

٥- وفي حين أعرب أحد الأعضاء عن موافقته على أهمية الاعتراف بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة في الفقرة الأولى، لاحظ أن الجملة الأولى تستند إلى الفقرة ١ (ج)، من التذييل ألف (معلومات عامة)، من منطوق قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، فشدد على ضرورة الإبقاء عليها دون أي تغيير لأن الجمعية العمومية وافقت عليها فعلا. واقترح بدلا عن ذلك أن يدرج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة في الجملة الثالثة من الفقرة الأولى.

٦- واقترح عضو آخر شطب الجملة الأولى برمتها وتعديل الجملة الثانية بإضافة عبارة "بما يتفق والتذييل كاف لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢" في البداية قبل عبارة "يوصي الفريق...".

٧- وأشار عضو آخر إلى ما أعرب عنه قبل ذلك من شكوك فأكد مجددا على الرأي الذي سبق أن أعرب عنه بأنه وفقا لاختصاصات الفريق (انظر ورقة العمل WP/1)، والتذييل كاف، لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، فإن الأهداف الطموحة العالمية لا تقتصر على كفاءة الوقود. ولذا فهو يرى أن القيد الذي تضعه الفقرة الأولى على الأهداف العالمية الطموحة هو قيد غير مقبول. واقترح العضو تعديل الفقرة الثانية بالاستعاضة عن عبارة "يوصي الفريق بأهداف طموحة جماعية عالمية في شكل كفاءة الوقود" بعبارة "يوصي الفريق بأهداف طموحة جماعية عالمية قصيرة الأجل ومتوسطة الأجل وطويلة الأجل توجه إطار العناصر البرنامجية بصيغتها المعروفة في اختصاصات الفريق"، مع الإبقاء على بقية الجملة ("والتي لن تضع التزامات محددة على فرادى الدول").

٨- وتدعيما لهذا الرأي وهذا الاقتراح، أشار أحد الأعضاء إلى أن اختصاصات الفريق العامل الأول تتطلب منه "توفير مجموعة خيارات فيما يتعلق بأهداف طموحة عالمية معينة في شكل كفاءة الوقود، ونطاقاتها الزمنية والتحديات والمقاييس المتعلقة بها...". وسينظر الفريق العامل أيضا في الأهداف المتوسطة الأجل في شكل كفاءة الوقود واحتمال النمو المتعادل بالنسبة إلى الكربون والأهداف الطويلة الأجل، فضلا عن خفض الانبعاثات المطلقة (انظر ورقة العمل WP/2، الفقرة ٣-١). وقال إنه إذا جعل موجز المشروع الأهداف الطموحة العالمية مقصورة على شكل كفاءة الوقود فإن ذلك سيكون خطوة إلى الوراء ومن ثم لن يكون مقبولا. وأعرب العضو عن استعداده لتأييد اقتراح الإشارة إلى عبارة المسؤوليات والقدرات المشتركة ولكنها متباينة في الجملة الثالثة إذا أحسنت صياغة النص.

٩- وأعرب عضو آخر عن تأييده للاقتراح الأول الذي يدعو إلى إدخال عبارة "وفقا لمسؤولياتها وقدراتها المشتركة ولكنها متباينة" في نهاية الجملة الأولى، فنذكر أن هذه الجملة تشير إلى المناخ العالمي، الذي يندرج في إطار اختصاصات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. ولأن هذه الاتفاقية الأخيرة تشمل أيضا مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة، فإن من المناسب أن يشار إليها في الجملة الأولى. وقال إنه إذا وافق الفريق على ذلك الاقتراح، فإنه لتحقيق التوازن عندئذ يمكن تعديل الجملة الأولى في الفقرة الثانية بالاستعاضة عن عبارة "والمسؤوليات المتباينة" بعبارة "والظروف" بحيث يصبح نص العبارة "وفقا للقدرات والظروف الوطنية" ولتحقيق الاتساق، اقترح العضو أيضا الاستعاضة عن كلمة "قدرات" بكلمة "طاقات" في الجملة الثانية من الفقرة الأولى. وللتأكيد على ضرورة الإبقاء على الإشارة الواردة إلى الأهداف الطموحة العالمية في شكل كفاءة الوقود، أكد العضو أنه لا يمكن أن يقبل الصياغة المستخدمة في الفقرة ١٠ (٢) من الإعلان الوزاري بشأن البيئة العالمية والطاقة في النقل، وهي "بما في ذلك شكل كفاءة الطاقة"، وهو احتمال أثير خلال المناقشة السابقة لموجز المشروع. واقترح العضو كذلك إضافة عبارة "ومدى تقديم الدول المتقدمة المساعدة التقنية

والدعم المالي إلى الدول النامية" إلى الجملة الثالثة. وإضافة إلى ذلك، اقترح العضو إدراج فقرة ثالثة تعكس الصياغة الواردة في إحدى توصيات الفريق العامل الثالث، وهي "ينبغي للإيكوا أن توفر المساعدة التقنية وتمد يد التعاون إلى البلدان النامية، بناء على طلبها، في جمع وتجهيز ونشر البيانات".

١٠- وأكدت إحدى العضوات أن إدراج عبارة "مدى تقديم الدول المتقدمة النمو المساعدة التقنية والدعم المالي إلى الدول النامية" في الجملة الثالثة لن يكون لازماً إذا قبل التعديل المقترح إدخاله على بداية الجملة الثانية. وأعربت عن تأييدها للاقتراحات الأخرى للمتحدث السابق، مؤكدة أن تلك الاقتراحات تعكس بصورة سليمة مناقشات الفريق.

١١- وفي الحين الذي أعرب فيه أحد الأعضاء عن تأييده للاقتراح الذي يدعو إلى شطب الجملة الأولى من الفقرة الأولى وتعديل بداية الجملة الثانية، اقترح أن تضاف عبارة "وفقاً لمسؤولياتها وقدراتها المشتركة ولكنها متباينة" بعد عبارة "في شكل كفاءة الوقود"، بدلاً من إضافتها في نهاية الجملة الأولى كما اقترح من قبل. وأكد أن أي جهد يبذل للتصدي لتغير المناخ ينبغي أن يستند إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة. وفي حين أن تقديم المساعدة التقنية ومد يد التعاون إلى البلدان النامية يشكل جزءاً لا يتجزأ من ذلك المبدأ، فإنه لم يرد بصورته الكاملة.

١٢- وأعاد أحد الأعضاء التأكيد على عدم موافقته على الفقرتين إذا أُشير إلى الأهداف الطموحة العالمية في شكل كفاءة الوقود فقط، وأوضح أنه يمكن أن يوافق على الاقتراح الذي يدعو إلى إضافة فقرة ثالثة عن تقديم المساعدة التقنية ومد يد التعاون، وذلك فقط في حالة قبول التعديل الذي اقترح إدخاله على الجملة الثانية من الفقرة الأولى.

١٣- وأعربت عضوة أخرى عن تأييدها للإشارات المقترحة إلى "الطاقات الوطنية" وإلى تقديم المساعدة التقنية ومد يد التعاون إلى البلدان النامية لأنها تعكس الحل الوسط الذي تم التوصل إليه في اليوم السابق فيما يتعلق بالرصد والإبلاغ. وأشارت إلى إنه اتفق أيضاً على أن تقوم الدول بالإبلاغ عن البيانات السنوية لحركة المرور واستهلاك الوقود فيها وفقاً للمادة ٦٧ (تقديم التقارير إلى المجلس) من اتفاقية شيكاغو.

١٤- وأشار أحد الأعضاء إلى أن ولاية الفريق، بصيغتها الواردة في قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، التنزيل كاف، تتمثل في وضع برنامج عمل نشط، فقال إنه يوافق على أن الفريق لا يمكن أن يركز فقط على الأهداف الطموحة العالمية في شكل كفاءة الوقود. وشدد على أنه في الحين الذي لا يعارض فيه أحد الأهداف المتعلقة بكفاءة الوقود، هناك استراتيجيات أخرى كثيرة يمكن الأخذ بها لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات، على النحو المبين في التنزيل كاف، وأكد العضو أن برنامج العمل لن يكون برنامجاً نشطاً إذا اكتفي بتحديد هدف لكفاءة الوقود. وقال إنه لا يرى أي مشكلة في إدراج إشارة واضحة إلى مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة في الفقرة الأولى. ومع ذلك، فإن العضو يرى أن الإشارة إلى المادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو لاتنشئ مسؤوليات تختلف باختلاف الدول؛ والأحرى أنها تنشئ نفس الالتزامات على جميع الدول. ومع ذلك، وافق العضو على الاقتراح الذي يدعو إلى إدراج فقرة ثالثة عن تقديم المساعدة التقنية ومد يد التعاون إلى البلدان النامية التي تحتاجها.

١٥- ووجه أحد الأعضاء الانتباه إلى الجملة الأولى من الفقرة الثانية لمشروع موجز المناقشات، فاقترح شطب عبارة "والمسؤوليات المتباينة" الواردة بعد عبارة "الطاقات الوطنية" لأن الطاقات الوطنية ما هي إلا مرادف للمسؤوليات المتباينة. واقترح عضو آخر شطب عبارة "وفقاً للطاقات الوطنية والمسؤوليات المتباينة" بكاملها لأنه اعترف في المناقشة في اليوم السابق بأنه في إطار المادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو تسهم جميع الدول ببيانات الرصد والتقييم. وأعرب أحد الأعضاء عن تأييده لذلك الاقتراح.

١٦- ولسد الفجوة فيما يتعلق بنطاق الأهداف الطموحة العالمية، اقترح أحد الأعضاء أن يسمح للدول المشمولة بالمرفق الأول الراغبة في الأخذ بأهداف تتجاوز كفاءة الوقود بأن تفعل ذلك. وأشار عضو آخر إلى أن الغرض من اتفاقية

شيكاغو هو كفالة معاملة عادلة ومنصفة في كامل قطاع الطيران. وأكد أنه عندما يحدث تنافس بين أساطيل كبيرة من الطائرات في دول من غير الدول المشمولة بالمرفق الأول والدول المشمولة بالمرفق الأول، تنشأ أوجه خلل في السوق، مما يثير مشاكل ضخمة في أوساط الطيران. وشدد العضو على أن الفريق يعمل في إطار اتفاقية شيكاغو وأن من الضروري كفالة وجود ميدان عادل تتنافس فيه الطائرات بصورة عادلة. وأكد عضو آخر أن ولاية الفريق تتمثل في وضع برنامج عمل نشط يضم سلة من التدابير التي يمكن أن تستخدمها الدول لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات. وليس للفريق أن يقرر أي دول عليها التزام بتنفيذ أية تدابير. فمثل هذا القرار يتخذ في محافل أخرى. وشاطره عضو آخر ذلك الرأي.

١٧- عندئذ عم للمناقشة نص منقح يعكس التعديلات والتعليقات المقترحة المشار إليها أعلاه. وأشار الرئيس إلى ضرورة تعديل الجملة الثانية من الفقرة الثانية بحيث تشير إلى "الاقتصادات الرئيسية المتقدمة" بدلا عن "الدول المتقدمة الرئيسية" حتى يتسق النص مع الإعلان الصادر عن اجتماع قادة الاقتصادات الرئيسية بشأن أمن الطاقة وتغير المناخ (طوكيو، هوكايدو، ٩ تموز/يوليو ٢٠٠٨). واقترح أحد الأعضاء إدخال تعديل آخر على تلك الجملة بأن يضاف في نهايتها تعبير "لكفالة احترام فكرة عدم التمييز"، للأسباب المذكورة آنفا. وكبديل لذلك، اقترح عضو آخر العبارة "مع قيام كل بلد باختيار ماهية الإسهام الذي يقدمه".

١٨- عندئذ، اقترح أحد الأعضاء التغييرات التالية: يشطب تعبير "بصورة جماعية" من الجملة الثانية من الفقرة الأولى؛ ويشطب تعبير "عالمي، جماعي" في الجملة الأولى من الفقرة الثانية؛ وتشطب من الجملة الثانية كلمة "جماعي"؛ ويضاف تعبير "المسؤوليات و" إلى الجملة الثانية من الفقرة الثالثة بعد تعبير "لكل منها"؛ وتضاف كلمة "النامية" في الجملة الثانية من الفقرة الرابعة بعد كلمة "الدول"؛ وتشطب من الفقرة الخامسة عبارة "على مستوى عالمي جماعي". وقال إنه بعد أن أصبحت الفقرة الأولى من المشروع المنقح لموجز المناقشات تشير إلى مبدأ عدم التمييز والمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة، يرى أنه لم يعد ضروريا الإشارة إلى ما إذا كان الإجراء سيتخذ بصورة جماعية أو فردية. وسوف تفسر الدول النص على أساس فهمها له. وأعرب أحد الأعضاء عن معارضته شطب كلمتي "عالمي" و"جماعي"، وشدد على أن الفريق أنشئ من أجل وضع أهداف عالمية طموحة لخفض انبعاثات الطيران بصورة جماعية. وكما اتفق الفريق، فإن الأهداف لن تخصص التزامات معينة لفرادى الدول. واعتبر عضو آخر أنه يمكن شطب تعبير "بصورة جماعية" من الجملة الأولى في الفقرة الثانية لأن الإشارة هنا تتعلق بالإجراء الذي ستضطلع به الإيكاو ودولها المتعاقدة. غير أنه أكد أن من شأن شطب كلمتي "عالمي" و"جماعي" في بقية النص أن يغير طبيعة تقرير الإيكاو عن التقدم المحرز. والمفروض أن يشير هذا الأخير إلى الجهود العالمية لتحقيق الأهداف وليس إلى الجهود التي تبذلها فرادى الدول لكي تفعل ذلك.

١٩- وعم نص منقح يعكس هذه الاقتراحات والتعليقات الإضافية تم إصداره بعد ذلك ولقي قبولا من جميع أعضاء الفريق عدا عضو واحد. واعتبر هذا العضو أن من الأهمية بمكان الإشارة إلى مسؤوليات معينة في الجملة الثانية من الفقرة الثالثة. وأوضح مع ذلك أنه يمكن أن يوافق على عدم إدراج مثل هذه الإشارة إذا عدلت، بدلا عن ذلك، الجملة المذكورة بإضافة عبارة "والإسهام في تركيز غازات الاحتباس الحراري المنبعثة في أجواء الدول النامية والمتقدمة". وأشارت إحدى العضوات إلى أنها يمكن أن تؤيد ذلك التغيير إذا تم ربط كلمة "الطيران" بعبارة "غازات الاحتباس الحراري". وأعرب عضو آخر عن استعداده لقبول ذلك التعديل إذا اتفق على عدم تغيير الفقرة الثالثة من الاختصاصات المقترحة للفريق العامل المعني بوضع الأهداف. وكحل وسط في حالة عدم التوصل إلى اتفاق في هذا الشأن، اقترح أحد الأعضاء أن تحل الجملة الثانية في الفقرة الثانية محل الفقرة الثالثة من اختصاصات الفريق المشار إليها. وأكد أحد الأعضاء أنه لا يمكن أن يضحى بفكرة النمو المتعادل من حيث أثر الكربون في موجز المشروع، مشيرا إلى أنه يمكن أن يقبل ذلك الحل الوسط إذا أضيفت عبارة "وبصفة خاصة، فيما يتصل بالنمو المتعادل من حيث أثر الكربون" في نهاية الجملة الثانية

من الفقرة الثانية، وكبديل أكثر تعادلاً، اقترح الرئيس، ووفق على اقتراحه، إضافة عبارة "بما في ذلك أهداف تعادل أثر الكربون" في نهاية الجملة المشار إليها.

٢٠- يرد في الضميمة ألف النص المنقح لموجز مشروع الرئيس بشأن موجز المناقشات التي دارت في الاجتماع التنسيق المعنون : المضي قدماً في عملية الفريق.

### تحليل الفجوة

٢١- دعا الرئيس إلى تقديم تعليقات بشأن ما ينبغي للفريق أن يعمل قصارى جهده لكي يغطيه من حيث الاستراتيجية والأهداف والتدابير والإبلاغ قبل انتهاء عملية الفريق وصولاً إلى برنامج عمل مرض يفي باختصاصاته ( انظر ورقة العمل WP/1، التذييل باء) وبالمرفق كاف من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢. إذ أن التذييل الأخير استخدم كأساس لتحليل الفجوة.

٢٢- وخلال المناقشات التي تلت ذلك، حددت المجالات والمفاهيم التالية على أنها تستحق المزيد من الدراسة:

- ١) الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل؛
- ٢) الأخذ بنهج قطاعي لمعالجة انبعاثات الطيران الدولي، التي ينظر فيها إما في إطار موضوع الأهداف المتوسطة الأجل والطويلة الأجل أو بصورة منفصلة؛
- ٣) التوسع في آلية التنمية النظيفة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ بما يتيح إدراج الطيران الدولي؛
- ٤) العمل المنبثق عن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن إعداد النماذج والتنبؤ للتحقق من سلامة أهداف الفريق ولتقديم فكرة عما يمكن أن يشكل أهدافاً موسعة؛
- ٥) تحديث كتاب الإيكاو الدوري ٣٠٣ (الفرص التشغيلية لتقليل استخدام الوقود إلى الحد الأدنى وخفض الانبعاثات)، الذي يكمل عمل الفريق العامل الثاني؛
- ٦) التحقق من سلامة البيانات؛
- ٧) وضع تدابير قائمة على آليات السوق وتدابير تطوعية، بما في ذلك معادلة الكربون، على النحو المشار إليه؛
- ٨) وضع التدابير المحتملة للحد أو التقليل من الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي والمبينة في تقرير الفريق العامل الثاني (WP/3) والتي ينبغي تحليلها لتحديد ماهية الدور الذي يمكن أن تؤديه في تحقيق الأهداف وتحديد أولوياتها؛
- ٩) وضع مبادئ توجيهية لما ينبغي إدراجه في خطط العمل بالنسبة لفرادى الدول الأعضاء في الإيكاو من أجل المساعدة في إعدادها.

وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية ٢) أعلاه، أشار أحد الأعضاء إلى أن دولته تعارض قيام الإيكاو بوضع أي ترتيبات قطاعية على مستوى الدولة لانبعاثات الطيران الدولي قبل وضع إطار عام لها في المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ الذي يعقد في كوبنهاغن في ديسمبر ٢٠٠٩. غير أن دولته يمكن أن توافق على أن تقوم الإيكاو بتوفير التوجيه للصناعة بالنسبة لنهج قطاعي لمعالجة الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي. وخلص الرئيس من الآراء التي قدمت إلى أنه من المفيد استكشاف النهج القطاعي من أجل فهمه بطريقة أفضل، مع عدم الالتزام بالأخذ بهذا النهج ودون أن تحدث ازدواجية في أي جهود تبذلها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في هذا الصدد.

#### البند ٤ من جدول الأعمال: خطط وبرامج تحقيق المهام المحددة

٢٣- استعرض الفريق ورقة أعدتها الأمانة العامة بناء على استنتاجات الاجتماع الثالث للفريق تحدد مهام لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والأمانة العامة والمواعيد النهائية لإنجازها، ووافق عليها الفريق (انظر الضميمة باء).

٢٤- ولدى تقديم توضيحات بشأن عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن التدابير القائمة على آليات السوق، أشارت رئيسة وحدة البيئة، وهي أيضا أمينة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، إلى أن اللجنة أعدت توجيهها لكي تستخدمه الدول في إدراج انبعاثات الطيران الدولي في برامجها التجارية [توجيه بشأن استخدام الاتجار في الانبعاثات في مجال الطيران (Doc 9885)]، وهو التوجيه الذي أتيح للدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. ولاتتوقع اللجنة إجراء المزيد من العمل بشأن هذه المسألة قبل أن تتلقى توجيهها سياسيا من جمعية عمومية مقبلة. وأشارت رئيسة وحدة البيئة إلى أن فرقة العمل المعنية بالتدابير القائمة على آليات السوق التابعة للجنة حماية البيئة في مجال الطيران تقوم حاليا بإعداد توجيه بشأن الروابط بين برامج الاتجار بالانبعاثات التي تتضمن الطيران الدولي والتي ستقدم إلى اجتماع فريق التوجيه التابع للجنة في حزيران يونيه ٢٠٠٩ والاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في شباط/فبراير ٢٠١٠ لوضعها في صورتها النهائية. ويمكن إتاحة نسخة من مسودة التوجيه للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في اجتماعه الرابع. ويمكن أيضا أن نتاح للفريق نسخة من تقرير فرقة العمل المعنية بالتدابير القائمة على آليات السوق بشأن إمكانات معادلة أثر الكربون للتخفيف من آثار الطيران على تغيير المناخ.

٢٥- وأكدت رئيسة وحدة البيئة في ردها على الأسئلة المطروحة أن فرقة العمل المعنية بالتدابير القائمة على آليات السوق تقوم فقط باكتشاف الروابط المحتملة بين برامج الاتجار بالانبعاثات التي تشمل الطيران الدولي وأنها لا تنتظر في مزايا وعيوب إدراج الطيران الدولي في هذه البرامج. كما أكدت أيضا أنه لا فرقة العمل المعنية بالتدابير القائمة على آليات السوق ولا لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تقوم حاليا بدراسة إمكانية إيجاد برنامج عالمي جديد للاتجار بالانبعاثات الطيران الدولي.

#### إنشاء الأفرقة العاملة

٢٦- عندئذ نظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في مشروع اختصاصات الأفرقة العاملة الثلاثة التي اقترحها الرئيس وما يمكن أن تحققه من إنجازات في ضوء مناقشات الفريق: فريق للصياغة، وفريق لوضع الأهداف، وفريق عامل للتدابير الاقتصادية، تتبع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ.

٢٧- فيما يتعلق بإنشاء فريق صياغة تابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ، ذكر أنه نظرا إلى أن إعداد تقرير الفريق مهمة طويلة وتستغرق وقتا كبيرا، لذا يفضل أن يقوم أمين الفريق والرئيس بإعداد مسودة توزع بعد ذلك على الأعضاء لاستعراضها قبل مواصلة النظر فيها خلال الاجتماع الرابع. وأشار الرئيس في هذا الصدد إلى أنه اقترح إنشاء فريق عامل لأن ذلك يتيح التشاور على نطاق أوسع بين الأعضاء ويضمن توازن وجهات النظر المعرب عنها في تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ. واقترح، تمت الموافقة على اقتراحه، بأن يقوم أمين الفريق بصياغة التقرير، وتجرى بعد ذلك عملية تشاور واسعة النطاق بواسطة الرئيس ونائب الرئيس.

٢٨- وفيما يتعلق باختصاصات فريق وضع الأهداف، اقترح أحد الأعضاء إضافة تعبير "في جملة أمور أخرى" بعد كلمة "الوقود" في الفقرة الثالثة بحيث يصبح نصها كما يلي "مع مراعاة اتجاهات كفاءة الوقود، في جملة أمور أخرى". واقترح عضو آخر إضافة تعبير "والأطر الزمنية" في نهاية تلك الفقرة. واقترح أحد الأعضاء شطب كلمة "العالمي" بحيث تقتصر الإشارة على "الهدف الطموح" فقط وإن تضاف عبارة "بالنسبة للبلدان التي تختار أن تفعل ذلك" بعد عبارة "تعادل الكربون". وأيد عضوان إدراج التعبير المذكور، بينما عارضه عضوان آخران، مؤكدين أنه تم بالفعل التعبير عن الفكرة

في العبارة الحالية "تقييم النطاق"، وهي عبارة يمكن أن تشمل النظر في مدى انطباق الهدف المذكور. وكان رأيهما أن تظل الاختصاصات عريضة ومفتوحة وأن تعرض النقطة التي أثيرت في الفريق العامل. اقترح عندئذ الاستعاضة عن كلمة "عالمي" بكلمة "اختياري". وأوضح الرئيس، في هذا الصدد، أن النية متجهة إلى تقييم فرصة وضع هدف طموح عالمي شامل لتعادل الكربون بالنسبة للصناعة وليس بالنسبة لهدف طموح عالمي لكل دولة على حدة. واقترح أحد الأعضاء، كحل وسط، أن تضاف عبارة "مع الاعتراف بأن ذلك ينبغي أن ينطبق على الدول التي لديها قدرات كافية" بعد عبارة "تعادل الكربون". وأيد عضو آخر ذلك الاقتراح. عندئذ اقترح العضو الذي اقترح إضافة عبارة "بالنسبة للبلدان التي تختار أن تفعل ذلك" كبديل تعديل الفقرة الثالثة ليصبح نصها كما يلي "تقييم فرصة الإسهام في هدف طموح عالمي بالنسبة للبلدان التي تختار تعادل أثر الكربون". وفي ضوء التعليقات التي قدمت خلال استعراض الفريق لموجز مشروع مناقشة الاجتماع التنسيقي الذي عقد في ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩، اقترح الرئيس، وتمت الموافقة على اقتراحه بأن تعدل الفقرة الثالثة ليصبح نصها كما يلي: "تقييم الفرصة بالنسبة لأهداف وبيانات جديدة لتبين وجود طموح قوي للتصدي للانبعاثات، بما في ذلك في شكل تعادل الكربون" من أجل تحقيق الاتساق مع الفقرة الثانية من موجز المشروع (انظر الفقرة ١٩ أعلاه). واعتمدت الاختصاصات رهنا بهذه التعديلات. وكان مفهوماً أن الفقرة الثالثة المشار إليها لا تعني أن جميع الدول ستوافق على هدف طموح عالمي في شكل تعادل أثر الكربون.

٢٩- بالإشارة إلى الفريق العامل المعني بالتدابير الاقتصادية، اقترح، ووافق الفريق على الاقتراح، بأن تعاد تسميته ليصبح الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق لكي يتسق مع مصطلحات الإيكاو. كما اتفق على الاستعاضة عن تعبير "التدابير الاقتصادية" بتعبير "التدابير القائمة على آليات السوق" في الفقرة الأولى من الاختصاصات وشطب عبارة "لمزيد من العمل" منها. واعتمد الفريق الاختصاصات رهنا بهذه التغييرات.

٣٠- وفيما يتعلق باقتراح أن يزيد الفريقان العاملان كلاهما، وبخاصة الفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق، من تفاعلاتهما مع الصناعة من خلال فريق العمل المعني بالنقل الجوي، ذكر الرئيس أنه اقترح مفيد، غير أن إجراء مثل هذه الاتصالات مع الصناعة ينبغي أن يترك للفريقين العاملين لكي يقررا إجراء أو عدم إجراء هذه الاتصالات بدلا من تغطية هذه المسألة في إطار اختصاصاتهما.

٣١- ويرد النص المنقح لاختصاصات الفريقين العاملين في الضميتين جيم ودال.

٣٢- بعد إجراء مشاورات بين الأعضاء، اتفق على أن يكون تشكيل فريق وضع الأهداف والفريق العامل المعني بالتدابير القائمة على آليات السوق على النحو التالي:

فريق وضع الأهداف:  
الولايات المتحدة والبرازيل رئيسان مشاركان  
أستراليا (مستشار)، والصين، وفرنسا (مستشار)، وألمانيا،  
والهند، اليابان، وجنوب أفريقيا، والمملكة المتحدة كمشاركين

الفريق العامل المعني بالتدابير سيحدد الرؤساء المشاركون فيما بعد  
القائمة على آليات السوق:  
أستراليا، والبرازيل (مستشار)، وكندا، وفرنسا، والولايات  
المتحدة (مستشار) كمشاركين

٣٣- وتأكيدا على أن من المفيد عدم اقتصار المشاركة على أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ فحسب، ولكن أيضا مستشاريهم، أشار الرئيس إلى أن باب العضوية في الأفرقة العاملة لا يزال مفتوحا.

## البند ١ من جدول الأعمال: المسائل الإدارية

### تحديد موعد الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ والاجتماع الرفيع المستوى للنظر في برنامج العمل الذي أوصى به الفريق

٣٤- أشار رئيس المجلس إلى النقطة التي أثبتت في الاجتماع السابق بشأن تغيير موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق، فقال أنه يمكن عقد الاجتماع خلال الأسبوع الأخير من أيار/ مايو ٢٠٠٩، بدلا عن الفترة من ١ إلى ٣ حزيران/ يونيو ٢٠٠٩. وإذا كان الفريق يفكر في مواعيد أخرى لعقد الاجتماع فسوف يلزم التحقق مرة أخرى منملاءمتها مع الأمانة العامة. ولاحظ الرئيس أن هناك تفضيلا لتقديم موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق لمدة أسبوع ليعقد في الأسبوع الأخير من أيار/ مايو ٢٠٠٩، على الرغم من ضيق الإطار الزمني لاستكمال عمل الفريق، الذي يحركه جزئيا الاجتماع الرفيع المستوى الذي دعي إلى عقده في التذييل كاف من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢. وأشار في هذا الصدد إلى أن الفريق يضم خمس عشرة دولة، وأن الكثير من هذه الدول متداخل مع الدول الست والثلاثين الممثلة في المجلس. وهناك عدد كبير من الدول المتعاقدة في الإيكاو البالغ عددها ١٩٠ دولة غير ممثل في عملية الفريق. من الضروري إذا إحاطة تلك الدول علما ببرنامج العمل الذي يتوخاه الفريق قبل تقديمه إلى المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ الذي سيعقد في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩.

٣٥- وأكد أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ ضرورة ألا يغيب عن البال أنه إذا عقد الاجتماع الرابع للفريق في موعده المقرر في الأسبوع الأول من حزيران/يونيه ٢٠٠٩، وعقد الاجتماع الرفيع المستوى في الأسبوع الأول من أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، كما هو مقترح، فإنه عندما يحل موعد الانتهاء من ترجمة التقرير النهائي للفريق وإتاحته للدول، لن يتاح للمشاركين في الاجتماع الرفيع المستوى وقت لتقديم ورقات عمل لترجمتها. وفي ضوء ضيق الجدول الزمني، اقترح أن يصدر تقرير الاجتماع الرابع باللغة الإنكليزية فقط بحيث يتاح للمشاركين في الاجتماع الرفيع المستوى أسبوع أو أسبوعان لتقديم ورقات عمل لترجمتها. وأشار أمين الفريق إلى أنه إذا عقد الاجتماع الرفيع المستوى في الأسبوع الثاني من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، بدلا عن الأسبوع الأول من أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، كما هو مقترح، فسوف يتاح وقت أطول لأعمال التحضير لذلك الاجتماع. غير أنه سيكون هناك وقت أقل لإنهاء تقرير الاجتماع الرفيع المستوى وتقديمه إلى المجلس انتظارا لعقد المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ في كوبنهاغن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩.

٣٦- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أعرب أحد الأعضاء عن أنه يفضل عقد الاجتماع الرابع في الأسبوع الأخير من أيار/مايو ٢٠٠٩ وعقد الاجتماع الرفيع المستوى خلال الأسبوع الثاني من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩ لإتاحة وقت أطول للاجتماع الرابع لاستكمال عمله. وأكد عضو آخر أن عقد الاجتماع الرابع في الأسبوع الأخير من أيار/مايو ٢٠٠٩ من شأنه أن يضع ضغطا زائدا على الفريق، واقترح تأجيل عقده حتى نهاية حزيران/يونيه ٢٠٠٩. وإذا كان هذا يعني أنه لن يكون هناك وقت لعقد اجتماع رفيع المستوى قبل انعقاد المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ، فإنه يمكن النظر عندئذ في عقد ذلك الاجتماع في موعد لاحق. وأشار إلى وجود بعض المبررات لعقد الاجتماع الرفيع المستوى بعد انعقاد المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ، مبينا أن ذلك سيتيح للفريق إلقاء نظرة أشمل على المفاوضات المتعلقة بفترة التزام ثانياة لبروتوكول كيوتو. وأعرب عضوان آخران عن تأييدهما لعقد الاجتماع الرفيع المستوى بعد انعقاد المؤتمر الخامس عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ لأن ذلك يساعد الفريق في مداولاته. وتحدث أحد الأعضاء معارضا لعقد الاجتماع الرفيع المستوى بعد مؤتمر الأطراف الخامس عشر لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ، فشدد على ضرورة تأييد الدول المتعاقدة في الإيكاو لبرنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ قبل تقديمه إلى المؤتمر الخامس عشر للأطراف في الاتفاقية الإطارية. وأعرب عضو آخر عن مشاطرته ذلك الرأي.



٣٧- وذكر رئيس المجلس الفريق أن المجلس أنشأ عملاً بالتعليمات الصادرة عن الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية على النحو المبين في الفقرة ٢ من المنطوق في التذييل كاف لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢. وقال إن المجلس سينظر في تقرير الاجتماع الرابع للفريق قبل الاجتماع الرفيع المستوى المزمع عقده. وسيتخذ المجلس قراراً بشأن تاريخ عقد ذلك الاجتماع في دورته ١٨٦ القادمة. وإذا أوصى الفريق، ووافق المجلس على عقد الاجتماع الرفيع المستوى في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، فإنه سيتعين على المجلس عندئذ النظر في تقرير الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ في دورته ١٨٧ (من حزيران/يونيه إلى ٣ تموز/يوليه) لأن دورته ١٨٨ لن تعقد إلا في تشرين الأول/أكتوبر- تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩. وأكد رئيس المجلس أنه في حين أن رأي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بشأن تحديد موعد انعقاد الاجتماع الرفيع المستوى مهم للمجلس، فإن المجلس هو الذي سيتخذ القرار النهائي.

٣٨- وشدد رئيس المجلس على أنه، استناداً إلى برنامج اجتماعات المجلس والهيئات الأخرى، فإن أفضل إمكانية لعلاج الشواغل التي أثّرت بشأن تحديد موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق هي تقديم موعد انعقاده من الفترة من ١ إلى ٣ حزيران/يونيه ٢٠٠٩ إلى الأسبوع الأخير من أيار/مايو ٢٠٠٩. وسوف يعطي هذا التغيير للأفرقة العاملة التابعة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ نحو ثلاثة أشهر لاستكمال مهامها. ثمة احتمال آخر، وهو أن يعقد في الأسبوع الثاني من حزيران/يونيه ٢٠٠٩ وأن يجرى تغيير مواعيد انعقاد المجلس المقرر عقدها في ذلك الوقت. وسوف يتعين أن يقدم تقرير الاجتماع الرابع بعد ذلك إلى المجلس للنظر فيه خلال الدورة ١٨٧. وأكد رئيس المجلس ضرورة أن يقرر الفريق الآن تاريخ عقد اجتماعه الرابع لكي يتمكن المجلس من أخذه بعين الاعتبار عند مناقشة تاريخ عقد الاجتماع الرفيع المستوى. ولاحظ، في هذا الصدد، أنه يمكن أن يقرر، من حيث المبدأ، عقد الاجتماع في الأسبوع الثاني من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩.

٣٩- وشدد الرئيس على أن تعديل موعد الاجتماع الرابع للفريق ليعقد في الأسبوع الثاني من حزيران/يونيه ٢٠٠٩ لن يحل المشكلة لأن الهيئات الفرعية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ ستعقد في الفترة من ١ إلى ١٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٩. ورد على نقطة أثّرت فأوضح أن تغيير موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق لن يؤثر على موعد انعقاد الاجتماع الرفيع المستوى من حيث أنه سيظل ممكناً عقد الاجتماع الرفيع المستوى إما في الأسبوع الأول من أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، أو في الأسبوع الثاني من تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩. وأشار أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ إلى أن تغيير موعد انعقاد الاجتماع الرابع للفريق ليصبح في الأسبوع الثاني من حزيران/يونيه ٢٠٠٩ سيضغط الوقت المتاح للدول لقراءة تقرير الفريق وتقديم ورقات إلى الاجتماع الرفيع المستوى.

٤٠- واتفق، في ضوء المناقشة، على أن يعقد الاجتماع الرابع للفريق في الأسبوع الأخير من أيار/مايو ٢٠٠٩، وذلك ما لم يخطر الأعضاء أمين الفريق بحلول ٢٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩ بوجود تعارض في المواعيد، وفي هذه الحالة سيختار تاريخ آخر. ولن يفسر أي إخطار من هذا النوع يرد من عضو على أنه قبول.

#### انتخاب رئيس ونائب رئيس الاجتماع الرابع للفريق

٤١- بناء على ترشيح الكابتن محمد علي جمجوم (المملكة العربية السعودية)، انتخب الفريق السيد ج. لوبيز ماير (المكسيك) رئيساً للاجتماع الرابع والسيد ج. دوهرتي (أستراليا) نائباً للرئيس.

#### اختتام الاجتماع

٤٢- شكر القائم بعمل الرئيس رئيس المجلس على دعمه المستمر لعملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ، كما شكر المترجمين الشفويين لمساعدتهم الجلية، وبصفة خاصة أمين الفريق وموظفيه على ما بذلوه من جهود دؤوبة، والمشاركين في الفريق على مساهماتهم القيمة.

## APPENDIX A

### Draft for Discussion

*A way forward in the GIACC process*  
(19/2/09)

GIACC acknowledged the principles of non-discrimination and equal and fair opportunities to develop international aviation set forth in the Chicago Convention, as well as the principles and provisions on common but differentiated responsibilities and respective capacities under the UNFCCC and the Kyoto Protocol. ICAO and its Contracting States will strive to limit or reduce the impact of aviation greenhouse gas emissions from international aviation on the global climate.

GIACC recommends a strategy based on global aspirational goals. Agreement was reached to pursue goals in the form of fuel efficiency. Further consideration will be given in GIACC/4 to the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including goals for carbon neutrality.

Under the recommended strategy, goals would not attribute specific obligations to individual States. The different circumstances, respective capacities and contribution of developing and developed States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will affect how each contributes to the global goals. ICAO will provide a basket of measures from which States may choose including measures to facilitate access to assistance, particularly for developing countries.

ICAO will develop and implement a mechanism under Article 67 of the Convention to collect annually from States monitoring and implementation data that measures and evaluates progress towards achieving these global aspirational goals. ICAO will provide technical assistance in the reporting process, particularly to developing countries.

The progress achieved on a global level will be reported by ICAO on a triennial basis.

---

Conclusions from GIACC/3	ICAO Secretariat Tasks	Deadline
1 ICAO Secretariat should further explore the communication and coordination between IMO and ICAO	ICAO Secretariat will explore and report the status	GIACC/4 and on-going (Jun 2009)
2 GIACC noted the importance of effective presentations at COP15 of GIACC's work from ICAO and States	ICAO Secretariat, building upon GIACC work, to prepare material and present it at COP15	COP15 (Dec 2009)
3 ICAO will develop a reporting mechanism under Article 67 of the Convention to annually collect traffic and fuel consumption data from Member States	ICAO Secretariat, in coordination with CAEP, will explore ways of enhancing collection of data, formats, etc. necessary to measure emissions performance, taking into account existing guidances	GIACC/4 and on-going
4 ICAO Secretariat should continue to provide technical assistance to States in the reporting procedures	ICAO Secretariat will explore the technical assistance for States on data collection, monitoring and reporting	GIACC/4 and on-going
5 The progress achieved on a collective global level will be reported by ICAO (Not yet discussed in detail)	ICAO Secretariat will support and report the progress to other fora	GIACC/4 and on-going
6 ICAO Secretariat agreed to research ICAO's role in the 1970s oil crisis and report back to GIACC/4	ICAO Secretariat will report back to GIACC/4	GIACC/4

	Conclusions from GIACC/3	CAEP Tasks	Deadline
1	Timeline will use 2012, 2020 and 2050 in line with IPCC, and requests information from CAEP on environmental trends/goals assessment	(CAEP's timeline is 2016, 2026 and 2036). CAEP will provide information for 2012, 2020 and 2025 based on interpolation of existing data. It can make an outline of possible scenarios based on broad brush assumptions for 2050 including what would happen under different alternative fuels uptake	GIACC/4 (Jun 2009)
2	CAEP is asked to address the development of a new efficiency metric that takes into account alternative fuels	CAEP will further explore the fuel efficiency metric that could take into account the net life cycle environmental benefits of alternative fuels	Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)
3	CAEP is asked to consider fuel conversion factors between existing fuels and potential biofuels	CAEP will advise on the timing for undertaking this task, with interaction with IPCC, our initial expectation is that this could be done by 2013 but it depends on rate of development of alternative fuels	Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)
4	To ensure consistency for average passengers weight across carriers on a route was identified as a possible topic for review by CAEP	CAEP will consider the possible average weight for passengers	Initial report to GIACC/4
5	Secretariat is asked to raise with CAEP the question of setting a CO2 Standard	CAEP will consider the case for developing a CO2 Standard for aircraft engines, recognising the interest shown in GIACC	Initial view by GIACC/4, and respective work may be included in CAEP/9 task
6	CAEP is asked to consider the GIACC-WG2 report in setting priorities for related tasks such as the update of Circular 303	The GIACC menu of measures provides indication of high level options and will be brought to the attention of CAEP. CAEP is working on the new guidance updating Circular 303, and studies on Market-Based Measures.	Progress report on documents by CAEP SG (Jun 2009); Documents to be published after CAEP/8 (Feb 2010)

## APPENDIX C

### GOALS DEVELOPMENT GROUP

**Chairs:** Nancy Lobue (USA), Marcos Vinicius Pinta Gama (Brazil)

#### TERMS OF REFERENCE

- For the short term global aspirational goal for, *inter alia*, fuel efficiency, review available data to determine whether the 2% per year indicative figure supported at GIACC/3 is the most appropriate;
- Progress the development of possible medium and long-term global aspirational goals based upon fuel efficiency in consultation with CAEP and on consideration of available data on industry trends and relevant forecasts;
- Assess the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including in the form of carbon neutrality;
- Review other goals provided by industry and others with respect to level of ambition for addressing emissions from international aviation.

#### DELIVERABLES

- A Report to GIACC/4 with options and supporting information.

#### Members:

Mr. Schmidt (Germany) and Mr. Bilas (Adviser of Germany)  
Mr. Dierikx (Netherlands)  
Mr. Bekebrede (Adviser of France)  
Ms. Mpumi Mpofu (South Africa)  
Mr. Takiguchi (Japan)  
Mr. R.P. Sahi (India)  
Mr. Southgate (adviser Australia)  
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)  
Dr. Demuren (Nigeria)  
Mr. Lopez Meyer (Mexico)  
Mr. Silveira (Adviser to Brazil)

---

## **MARKET BASED MEASURES WORKING GROUP**

**Chairs:** Mr. Paul Schwach (France)

### **TERMS OF REFERENCE**

- Explore options on Market Based Measures to assist a program of action to address emissions from International Aviation having regard to:
  - recent announcements of industry proposals and different scenarios available;
  - work already conducted within ICAO and the importance of avoiding duplication;
  - explore the scope of what can be achieved through market-based measures and related metrics;

### **DELIVERABLES**

- Report advising GIACC/4 on options for further work.

#### **Members:**

Mr. Burlison (Adviser to US)  
Ms. Gravitis-Beck (Canada)  
Mr. Doherty (Australia)  
Mr. Fajardo (Adviser to UK)  
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)  
Mr. Shimizu (Adviser to Japan)  
Mr. Luis Brettas (Adviser to Brazil)