



الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الاجتماع الثالث

مونتريال، من ١٧ الى ٢٠٠٩/٢/١٩

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

تقرير الفريق العامل ٣

(ورقة مقدمة من البرازيل مع تعليقات من ألمانيا ونيجيريا)

اقتراح بخصوص الرصد والتقييم

١- ملاحظة أولية

١-١ في أثناء الاجتماع الثاني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وافق الفريق على إنشاء ثلاثة أفرقة للتعجيل بوضع خطة عمل للحد من انبعاثات الطيران.

١ الفريق العامل ١: الأهداف العالمية

١ الفريق العامل ٢: تدابير خفض الانبعاثات

١ الفريق العامل ٣: الرصد والتنفيذ

٢-١ وترد عضوية الفريق، فضلا عن شروط تكليفه في المرفقين (أ) و(ب) بالورقة غير الرسمية رقم ٢ GIACC/2-Flimsy No.2، المقدمة من الأمانة خلال الاجتماع الثاني للفريق.

٣-١ طبقا للورقة غير الرسمية رقم ٢، كلف كل فريق عامل بمجموعة من المهام المتعلقة بالنموذج الذي نوقش في الاجتماع الثاني للفريق. ويجوز إضافة مهام أخرى تراها الأفرقة ضرورية لانجاز ولايتها. ويقوم كل فريق عامل بأداء مهامه إقامة الاعتبار لما يلي:

أ- صلاحيات الأفرقة العاملة التي وافق عليها الاجتماع الثاني للفريق، تمشيا مع قرار الايكاو ٣٦-٢٢، المرفق (ك).

ب- مناقشات الاجتماعين الأول والثاني للفريق.

ج- سيقدم رئيس كل فريق عامل تقريرا إلى الاجتماع الثالث للفريق عن العمل المنجز والتوصيات ذات الصلة المعدة من جانب كل فريق عامل.

د- يقوم الفريق العامل ببحث التقارير الواجب تقديمها وما يتصل بها من توصيات، مع تقدم العمل الذي يقوم به.

٤-١ تتمثل المهمة الرئيسية للفريق العامل المعني بالرصد والتنفيذ في تقديم توصيات للفريق عن كيفية رصد التقدم المحرز نحو تحقيق هدف دولي بخصوص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران، وتقديم التقارير عن ذلك، وفقا

للاتزامات الدولية، وذلك بالنسبة للدول التي تنطبق عليها هذه الالتزامات، مثل تلك المذكورة في الملحق الأول من اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. ولتحقيق هذه المهمة، جرى تحديد التدابير التالي ذكرها:

- أ- تحديد البيانات ذات الصلة المتاحة من مصادر حالية، والتحقق من دقة البيانات على مستوى دولي، وعلى مستويات تفصيلية بدرجة أكبر.
- ب- تحديد كيفية تحسين البيانات اللازمة بشكل مستمر.
- ج- تحديد دور الدول ودور الايكاو في رصد التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف العالمية المنشودة، وتقديم توصيات بشأن هذا الدور.
- د- تحديد الإجراءات الكفيلة بمساعدة البلدان النامية.
- هـ- تحديد كيفية قيام الايكاو بالابلاغ عن التقدم المحرز من جانب أطراف الملحق ١، وذلك بالنسبة للمادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو.

٥-١ سيتعين على الفريق العامل الثالث إعداد تقرير إلى الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي والبيئة، يقدم فيه اقتراحات عن جمع البيانات وتوزيعها. ومن الضروري أن يتم التنسيق مع الفريق العامل المعني بالأهداف العالمية المنشودة (الفريق العامل ١). وسيطلب الأمر أن يقدم هذا التقرير أيضا مقترحات عن كيفية تلبية احتياجات البلدان النامية، مع الأخذ في الحسبان مبادئ الايكاو وممارساتها، وخاصة مبدأ المسؤولية المشتركة وان كانت متباينة، فضلا عن تحديد مجال رصد التطبيق على الدول الأعضاء وتعريف دور الايكاو في هذا الخصوص.

٦-١ تقدم هذه الورقة بعض الأفكار المتعلقة بالعمل الذي يجب على الفريق العامل ٣ القيام به، وتوضح أن معظم الموضوعات المشمولة حاليا برسالته ومجموعة المهام الموكلة إليه، خضعت برمتها أو بشكل جزئي للبحث من جانب أفرقة اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران.

٢- المعارف القائمة: عمل لجنة حماية البيئة (CAEP)

١-٢ قامت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران، خلال السنوات الأخيرة، ببحث الكثير من الأعمال بصدد المجالات العديدة المتعلقة بعمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. ومن المتوقع أن يستفيد الفريق والأفرقة العاملة التابعة له من تحليل هذه المواد، لأنها تمثل الجهود المشتركة لعدد كبير من الباحثين العاملين مع الأفرقة التابعة للجنة حماية البيئة.

٢-٢ وبالرغم من امتداد جهود لجنة حماية البيئة إلى مجموعة من الموضوعات المختلفة، فإن الموضوعات المتعلقة بعملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ تتمثل في نشاطها بمجال الانبعاثات، وقواعد البيانات، واعداد النماذج والتحليل الاقتصادي والتنبؤات. وتركز الاهتمام أيضا على ناحية صنع السياسات في هذا العمل، وقامت لجنة حماية البيئة باعداد الكثير من المواد الإرشادية والأدلة تحت رعاية الايكاو. وتحتوي الفقرات التالية على شرح موجز لعمل الأفرقة العاملة التابعة للجنة حماية البيئة. ونحن نركز اهتمامنا على المسائل التي ترتبط مباشرة بالعمل الجاري في إطار الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، حسبما يرد في شروط تكليفه.

١-٣-٢ الفريق العامل رقم ٢ التابع للجنة حماية البيئة: العمليات

١-١-٣-٢ استجاب الفريق العامل ٢ التابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران لأولوية العالية التي وضعتها الايكاو على عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وتتمثل رسالته في تقييم مدى ارتباط جميع العوامل المتعلقة بالطيران والتي يعتقد أن لها وقع مباشر أو غير مباشر على تغير المناخ العالمي.

٢-١-٣-٢ تتمثل رسالة فريق المهام المعني بإدارة الحركة (الفريق العامل ٢/فريق المهام ٢) في تقييم أثر التحسينات التي أدخلت على إدارة الحركة الجوية في مجال انبعاثات الطيران. ومن المتوقع أن يؤدي تنفيذ نظام الاتصالات

والملاحة والاستطلاع إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، الذي يشكل تحديثا عاما في تكنولوجيا النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) المستخدمة في الطيران المدني، يؤدي إلى التطور الأمثل لقدرة نظام الحركة الجوية العالمي، فيما يتعلق أساسا بمعدلات قدوم الطائرات وإقلاعها في الدقيقة، في محطات النقل الجوي، وهو أمر يسمح بإحداث وفورات كبيرة في الوقود وتخفيض الانبعاثات على مستوى عالمي.

٣-١-٣-٢ وفي حقيقة الأمر، يتحمل فرقة المهام ٢ مسؤولية بحث المفهوم الخاص بتقييم الأثر البيئي من منظور انطباقه على نظم CNS/ATM، وتعريف التكنولوجيات الملائمة من أجل إجراء تحديد كمي للمنافع المترتبة على تنفيذ خطط وبرامج CNS/ATM والوقوف على التحسينات الملائمة على إدارة الحركة الجوية (ATM).

٤-١-٣-٢ ومن المهام الجوهرية التي كلفت بها فرقة المهام ٢ التابعة للفريق العامل ٢، وهي مهمة ترتبط خصوصا بالفريق العامل ٣ التابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، اعداد ارشادات للايكوا بشأن حساب وتقييم انبعاثات الطيران على المستويين الوطني والدولي والابلاغ عنها. ومن المقترح أن تقتصر مهمة الفرقة على معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات أثناء التشغيل (أي من البوابة إلى البوابة). واعترف الفريق بأن اصطلاح الطيران يمكن أن يشمل جميع الانبعاثات من جميع المصادر المتعلقة بأنشطة النقل الجوي خلال مراحل دورة العمر التشغيلي بأكملها. وترد مناقشة أكثر تفصيلا حول الموضوع في القسم التالي من هذه الورقة (انظر القسم ٤).

٥-١-٣-٢ وهناك مهمة أخرى كلفت بها فرقة المهام ٢ التابعة للفريق العامل ٢، وتتمشى مع أعمال الفريق العامل ٢، وهي اعداد مؤشرات بيئية. وكانت المهمة الأصلية تتمثل في استعراض الارشادات والممارسات الحالية دعما لأنشطة الايكوا الأكثر اتساعا بصدد مؤشرات الأداء البيئي. ولأن هذا النشاط ينبثق من هذا الاستعراض ويستند إليه فمن الممكن اعداد ارشادات وممارسات موصى بها و/أو قوائم مرجعية بصدد مؤشرات الأداء البيئي.

٢-٣-٢ فرقة مهام اعداد النماذج وقواعد البيانات التابعة للجنة حماية البيئة في مجال الطيران

١-٢-٣-٢ إن الفريق العامل المعني باعداد النماذج وقواعد البيانات مسؤول عن تزويد لجنة حماية البيئة بالمعلومات والخبرات بخصوص قواعد البيانات والنماذج. ويمكن استخدام التقييم الذي تجريه لإرشاد مهام التحليل الأخرى مثل القبول المشددة (على الضوضاء والانبعاثات)، وتأثيرات CNS/ATM (الاقتصادية والبيئية والتشغيلية) والإجراءات المبنية على آليات السوق والتنبؤ الاقتصادي وغيرها. ومن الأشياء المهمة لعملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ العمل المتعلق باعداد النماذج وتقييم قواعد البيانات.

٢-٢-٣-٢ وفي الوقت الراهن، يحتفظ قسم الإحصاء وقواعد البيانات في الايكوا بمجموعة متشعبة وشاملة من قواعد البيانات التي تتضمن معلومات عن المطارات، وحركة الطائرات، وحركة الركاب، وأسطول الطائرات، وأداء الطائرات، ومحركات الطائرات التي تتضمن بيانات عن الترخيص بشأن حدود الضوضاء والانبعاثات. وهذه البيانات متاحة للدول بدون مقابل. وترد مناقشة موجزة لقواعد البيانات هذه أدناه.

٣-٢-٣-٢ تعرف قاعدة بيانات كامبل-هيل فليت على أساس جنسية الطائرات، الطائرات التجارية (للركاب والبضائع/الشحن) في الأسطول العالمي الحالي. وتتضمن التفاصيل إقليم المقر، ودولة المقر، واسم المشغل، وطرز الطائرة، وطرز المحرك، والوزن الأقصى لإقلاع الطائرة وهبوطها وعدد المقاعد.

٤-٢-٣-٢ تقدم قاعدة بيانات الايكوا لضوضاء الطائرات (NoiseDb) مستويات ترخيص الضوضاء لكل طراز وموديل. وتتضمن البيانات بارامترات هيكل الطائرة (اسم الشركة الصانعة، وطرز الطائرة، ونسخة الطائرة، وأي تعديلات عليها، ووزنها، والوصلات/القلابات) وبارامترات المحرك (نوع المحرك، رقم المحرك، نوع المروحة، وأي تعديلات، وقوة الدفع، ونسبة التجاوز)، والبارامترات التنظيمية (رقم الفصل/المرحلة، سلطة الترخيص، الملف، تاريخ الترخيص) ومستويات الضوضاء (التحليق، الضوضاء الجانبية، ضوضاء الاقتراب، الضوضاء الإجمالية).

٢-٣-٢-٥ ترتبط قاعدة بيانات الضوضاء (NoiseDb) بقاعدة بيانات ترخيص الانبعاثات التي تقدم مصدرا مشتركا لترسيم الأشكال المعتمدة لهياكل الطائرة ومحركاتها، وفقا لبيانات الانبعاثات المعتمدة في بنك الايكاو للمعلومات المتعلقة بانبعاثات محركات الطائرات (EED).

٢-٣-٢-٦ يحتوي EED على معلومات عن انبعاثات العادم لمحركات الطائرات التي دخلت مرحلة الإنتاج، بغض النظر عن الأعداد المنتجة بالفعل. وأعدت هذه البيانات على أساس المعلومات المقدمة عن المحركات المعتمدة مؤخرا. وقدمت هذه المعلومات شركات تصنيع المحركات، التي تتحمل وحدها المسؤولية عن دقتها. وفي حالة بعض المحركات، نُقحت البيانات لتعكس الأدلة المتوفرة من اختبارات لاحقة على المحركات. وتتضمن أيضا بيانات عن محركات أقدم لم تف بقواعد الانبعاثات، وبعض البيانات من عدد محدود جدا من المحركات التي في الخدمة، والتي جرى إعدادها قبل إجراء عمرة المحركات أو بعد إجرائها.

٢-٣-٢-٧ تقدم قاعدة بيانات ضوضاء وأداء الطائرات (ANP) بالنسبة لنطاق واسع من طرازات الطائرات، تقدم البيانات اللازمة لتسهيل التنفيذ العملي للمنهجية الموصى بها في نظم اعداد نماذج الضوضاء بالحواسيب، وتتيح إمكانية تطابق البيانات داخل المجتمع الدولي للخبراء القائمين باعداد نماذج ضوضاء الطائرات.

٢-٣-٣ مجموعة الدعم للتنبؤات والتحليل الاقتصادي (FESG)

٢-٣-٣-١ استعرض مجموعة الدعم للتنبؤات والتحليل الاقتصادي (FESG) مؤخرا، واعتمدت تنبؤات حديثة لحجم الحركة والأسطول. وتتمشى هذه التنبؤات تماما مع متطلبات فرقة المهام المعنية باعداد النماذج وقواعد البيانات MODTF، التي تحدد القواعد القياسية الدنيا التي يجب أن تلتزم بها قواعد البيانات والنماذج، لكي يمكن استخدامها من جانب الايكاو. نموذج التنبؤ والعمليات (FOM): يستخدم FOM لتوليد تحركات الطائرات في السنوات القادمة باستخدام تنبؤ مجموعة الدعم للتنبؤات والتحليل الاقتصادي FESG. وقد أعدت البيانات والافتراضات المنهجية للاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة، واستكملت مجموعة الدعم للتنبؤات والتحليل الاقتصادي FESG وفرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات MODTF عملية إعادة تقييم صحة هذه الافتراضات وأدخل عليها بعض التحسينات.

٢-٣-٤ الفريق العامل ١ والفريق العامل ٣

٢-٣-٤-١ يعالج الفريقان العاملان ١ و٣ التابعان للجنة حماية البيئة الأمور التقنية المتعلقة بالضوضاء والانبعاثات على التوالي. ويقوم الفريقان أيضا باعداد وتقييم النماذج وقواعد البيانات التي يمكن أن تستخدم في النهاية من جانب الأفرقة العاملة التابعة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٢-٣-٤-٢ سيقدم الفريق العامل ١ والفريق العامل ٣ قاعدة بيانات موصولة بشأن الطائرات ومحركاتها، وتحتوي على بيانات عن ترخيص الضوضاء والانبعاثات، وتصلح لحديد الطائرات التي تفي بمعايير "النمو والإحلال" للحصول على أساطيل الطائرات مستقبلا. ومن المتوقع اعداد قاعدة البيانات هذه باستخدام آخر نسخة من قواعد بيانات الايكاو لترخيص الضوضاء والانبعاثات. ولغرض اعداد النماذج، يجب أيضا مراعاة نوعية بيانات الأداء التي ينبغي أن تلحق بكل منهما، وذلك بالنسبة لنظم المنطقة النهائية ومرحلة أثناء الطريق معا. وسيتم تحديث النماذج لكي تشمل آخر الخلائط من محركات الطائرات التي سيتم وصلها بقاعدة البيانات الخاصة بخلائط الطائرات/المحركات.

٢-٣-٤-٣ أخيرا، تجدر الإشارة أن الفريق العامل ٣ لديه ثلاثة أفرقة مهام تعالج مباشرة المسائل المرتبطة برسالة الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ مثل: تحديد سمات الانبعاثات (CETG) والترخيص (CTG) وأهداف التكنولوجيا على الأجل الطويل (LTTG).

٣- المعارف الحالية: مصادر أخرى

٣-١ نظرا للطابع الملح لعمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، من المرغوب فيه أيضا اللجوء إلى مصادر أخرى بخلاف عمل لجنة حماية البيئة، وذلك لأغراض جمع البيانات. وفي هذا الخصوص، مثلا، يمكن النظر في الحصول على التقارير من الدول، لأنها قد تقدم صورة أوسع عند تحليلها ككل. ولتسهيل الرصد، ينبغي للدول الأعضاء

في الايكاو أن تبلغ عن استهلاكها للوقود باستعمال النموذج المقدم في كتاب الايكاو الرسمي "ENV 1/1-08/44"، فضلا عن معلومات إضافية حول الأسطول.

٢-٣ وبالإضافة ذلك، يمكن للعملية أن تستفيد من البيانات المجمع من مشغلي الطائرات حول العالم. ومن المهم التأكد من تعاون شركات الطيران إلى أقصى حد ممكن فيما يتعلق بالمعلومات المطلوبة، وإرساء ضوابط ذات علاقة بالاستعمال الملائم للبيانات المجمع.

٣-٣ ومن أجل احراز التقدم في أي من المسارين أو كليهما، يلزم اتخاذ بعض الخطوات الأولية، مثل تعريف: (١) المعلومات الدقيقة - ومصادر كل منها - بالعلاقة إلى عمل الفريق العامل ١، و (٢) أفضل وسيلة لتنسيق جمع المعلومات على المستوى العالمي. وهناك حاجة أيضا إلى إجراء بعض المناقشة حول العوائق التي تعترض جمع المعلومات ووسائل إزالتها.

٤- حساب انبعاثات الطيران وتقديرها والابلاغ عنها

١-٤ كلفت المجموعة التوجيهية للجنة حماية البيئة الفريق العامل ٢ باعداد ارشادات بشأن حساب انبعاثات الطيران وتقديرها والابلاغ عنها، وذلك على المستويين الوطني والعالمي. ويقدم المرفق بورقة العمل CAEP-SG/20082-WP/13 مسودة أولى لوثيقة ارشادات محتملة يمكن أن تشكل اقتراحا أوليا للفريق العامل ٣ التابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وسيتم استعراض هذه المسودة بايجاز في هذا القسم: فالدول، في سياق خطة عمل الفريق ينبغي أن تبلغ عن الانبعاثات على أساس المنهجية المشروحة في ورقة العمل WP/13.

٢-٤ كخطوة أولى نحو اعداد وثيقة ارشادات، تقدم ورقة العمل WP/13 استعراضا للمنهجيات القائمة لحساب انبعاثات الطيران وتقديرها والابلاغ عنها. ويرد وصف المنهجيات وفقا لمجالات تطبيقها التي تستخدم انبعاثات الطيران. وبالرغم من الإقرار بأن مصطلح "انبعاثات الطيران" يشمل مجموعة كبيرة من الأنشطة، فإن المهمة التي كلف بها الفريق العامل ٢ تتصل بشكل وثيق بانبعاثات الطيران من الكربون على الصعيدين الوطني والعالمي مع التركيز على العمليات.

٣-٤ وتقرح ورقة العمل WP/13 اعداد تقرير يهدف إلى تقديم جرد لمختلف طرق حساب الانبعاثات المتعلقة بالطيران، وهي الطرق التي وضعتها وشجعت على استخدامها الصناعة ومنظمات المعايير القياسية والهيئات الدولية، بما فيها الايكاو، والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، واتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، والاتحاد الأوروبي، والهيئة الفيدرالية للطيران، ووكالة حماية البيئة الأمريكية، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للطيران، وجمعية مهندسي المحركات.

٤-٤ وينبغي بصفة عامة أن يراعي التقرير المقترح المنهجية المقبولة دوليا، والتي وضعها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، في المبادئ التوجيهية التي أصدرها ذلك الفريق في عام ١٩٩٦ بشأن قوائم الجرد الوطنية لغازات الدفيئة، بالإضافة إلى تقريره عن ارشادات الممارسات الجيدة وإدارة عدم اليقين في قوائم الجرد الوطنية لغازات الدفيئة، وهي الارشادات التي تعبر مكملة للمبادئ التوجيهية. وينبغي للدول أن تستعمل نفس التعاريف والمفاهيم المقترحة في هاتين الوثيقتين، وذلك خصوصا للتمييز بين انبعاثات الطيران الداخلي والدولي. وتطبق هذه التعاريف بغض النظر عن جنسية الناقل والركاب والطواقم والبضائع المنقولة.

٥-٤ والجدير بالذكر أن المعلومات بخصوص انبعاثات الطيران الداخلي تبلغ إلى أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ كل أربع إلى خمس سنوات، من خلال الرسائل الوطنية الصادرة عن أطراف الملحق ١ والدول غير الأطراف في الملحق ١. وتستعرض على أساس منتظم المعلومات الواردة من أطراف الملحق ١. وتقوم أطراف الملحق ١ أيضا بالابلاغ سنويا عن السياسات والتدابير المحددة الموضوعة لانبعاثات الطيران الداخلي كجزء من قوائم جرد غازات الدفيئة.

٦-٤ تقدم الورقة WP/13 نهجا أوليا لهيكل تقرير يمكن للدول استعماله لرصد الانبعاثات الخاصة بها والإبلاغ عنها، ثم التحقق من دقة المعلومات في النهاية. ومن المهم الإشارة إلى أن معالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران يجب أن تكون متمشية مع المنهجيات التي اقترحتها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ في الوثيقتين المذكورتين أنفاً.

٧-٤ وينبغي ملاحظة أن قوائم الجرد تعتمد كثيراً على بيانات استهلاك الوقود والبيانات التشغيلية عن الرحلات في الطيران الداخلي والدولي، وهو شيء يمكن للأجهزة الإحصائية في الدول إنجازه.

٨-٤ أشير مسبقاً إلى أن الأفرقة العاملة التابعة للجنة حماية البيئة حققت تقدماً مهماً في مجالات تتدرج في نطاق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وكان الهدف يتمثل بناءً على ذلك في إيصال نتائج هذا العمل والخبرات على علم الفريق، وخصوصاً الفريق العامل ٣، في محاولة لنقادي ازدواج الجهود الذي يمكن أن يؤثر في رسالة الفريق بلا داع.

٥- الخطوات المطلوبة

١-٥ يدعى الفريق العامل ٣ التابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى ما يلي:

(أ) أن يحيط علماً بالعمل الشامل الذي قامت به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وذلك في المجالات المتعلقة بالفضايا المرتبطة برسالة الفريق، مثل أهداف الوقود والتكنولوجيا، والتدابير الرامية للحد من الانبعاثات، والإبلاغ والرصد والتنفيذ،

(ب) أن يحيط علماً بالعمل الذي قامت به مصادر أخرى، مثل البيانات المتسقة والملائمة من الدول والصناعة والمشغلين،

(ج) إقامة عمليات وإجراءات للإبلاغ عن الانبعاثات، لمعالجة مسائل جديدة مثل جهة الإبلاغ، والجهة المستلمة، ووتيرة الإبلاغ. وسوف يوضح هذا النهج أن بلدان الملحق ١ فقط ستكون ملزمة بالإبلاغ عن تدابير الحد من الانبعاثات، وأن تشجع البلدان غير الأطراف في الملحق ١ بالإبلاغ عن جهودها الطوعية على أساس منتظم.

(د) إنشاء فريق اتصالات يتكون من أمانة لجنة حماية البيئة وأعضاء هذه اللجنة، للاتصال بالأفرقة العاملة التابعة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وأماناتها لمنع ازدواجية العمل مع العمل الجاري حالياً من جانب الفريق العامل التابع للجنة حماية البيئة.

(هـ) أن يحيط علماً بتكنولوجيا الرصد والتنفيذ المقدمة في ورقة العمل CAEP-SG/20082-WP/13 كخطوة أولية نحو إعداد اقتراح يقدم إلى الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

(و) أن يحيط علماً بأن الاقتراح يجب أن يتماشى مع المنهجيات والمفاهيم والتعاريف المعتمدة والموصى بها من جانب الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، بشأن قوائم الجرد لغازات الدفيئة، التي تبلغ بها على نحو منتظم اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو التابع لها.

(ز) فيما يتعلق بالجدول الزمني للاجتماع، وافق رئيس المجلس على اقتراح من رئيس الفريق ورؤساء الأفرقة العاملة بعقد اجتماع لمدة ثلاثة أيام يسبقه اجتماع تنسيقي لمدة يوم واحد للأفرقة العاملة. وسيُعقد الاجتماع التنسيقي يوم الاثنين ١٦ فبراير.

ATTACHMENT
(English only)

GIACC/3
Working Group 3
Monitoring and Implementation

Action oriented recommendations

How ICAO Member States should report international aviation GHG emissions:

- The template presented in ICAO State Letter “ENV 1/1-08/44” should be used for reporting;
- Annex I States should report annually to ICAO;
- Non-Annex I States are encouraged to report annually to ICAO;
- ICAO should provide, upon request, technical assistance and cooperation to developing countries on collecting, processing and disseminating data.

Action oriented recommendations

How ICAO Member States should report international aviation GHG emissions:

- ICAO should elaborate triennial comprehensive progress reports containing:
 1. Consolidated data on fuel consumption, fuel efficiency and traffic,
 2. Assessment of progress achieved in attaining global aspirational goals;

Action oriented recommendations

Data collection and Implementation

- ICAO should play a leading role in coordinating the collection and analysis of data gathered from all available sources;
- CAEP should continue to analyze data and report on measures adopted by Member States to reduce emissions;
- Data on fuel consumption from industry and operators around the world should be collected in close collaboration with pertinent international entities;
- ICAO should adopt the appropriate mechanisms to verify, taken into account the principle of CBDR, progress made by States in reducing international aviation GHG emissions;

— END —