



الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

الاجتماع الثالث

مونتريال، من ١٧ إلى ٢٠٠٩/٢/١٩

البند ٢ من جدول الأعمال: استعراض الأنشطة المتعلقة بانبعثات الطيران في الايكاو وعلى الصعيد الدولي

آخر التطورات في الهيئات الأخرى للأمم المتحدة

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

١ - المقدمة

١-١ كجزء من خريطة بالي للطريق، عقدت منذ الاجتماع الثاني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ اجتماعات مهمة متعلقة بالبيئة لوكالات الأمم المتحدة يمكن أن تترتب عليها آثار على عمل الايكاو في مجال حماية بيئة الطيران. وتعرض هذه الورقة معلومات عن آخر التطورات، بما في ذلك نتائج محادثات أكرا بشأن تغير المناخ ومؤتمر بوزنان بشأن تغير المناخ لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، والدورة الثامنة والخمسون للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، ومن أنشطة فريق ادارة البيئة التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

٢ - عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن

تغير المناخ في عام ٢٠٠٨

١-٢ عقدت اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ في عام ٢٠٠٨ أربعة اجتماعات بشأن تغير المناخ تحضيراً للمؤتمر الخامس عشر للأطراف: محادثات بانكوك (مارس/ابريل) وبون (يونيو) وأكرا (أغسطس) بشأن تغير المناخ، ومؤتمر بوزنان بشأن تغير المناخ - المؤتمر الرابع عشر للأطراف (ديسمبر). وعرضت نتائج اجتماعي بانكوك وبون على الاجتماع الثاني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في ورقة العمل GIACC/2-WP/3.

٢-٢ محادثات أكرا بشأن تغير المناخ

١-٢-٢ عقد اجتماع أكرا في أكرا، غانا، من ٢١ إلى ٢٧ أغسطس وشمل الدورة الثالثة للفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل بموجب الاتفاقية (AWG-LCA) واستكمال الجزء الأول من الدورة السادسة للفريق العامل المخصص المعني بالالتزامات الأخرى للأطراف المدرجة في المرفق الأول بموجب بروتوكول كيوتو (AWG-KP).

٢-٢-٢ تركز الاجتماع بصفة رئيسية (خاصة خلال المناقشات في الفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل) على كيفية جعل البلدان النامية تلتزم بطريقة ما بتخفيض مستويات التلوث. وأدت هذه المسألة الى انقسام البلدان التي تسعى لوضع اتفاق جديد بشأن تغير المناخ. وانصب معظم الاهتمام في مناقشات الفريق العامل المذكور على تخفيض الانبعثات عن طريق ازالة الغابات، وعلى النهج القطاعي التعاوني والأنشطة المحددة بحسب

القطاعات، و "النهج القطاعي". وأوضح اجتماع أكر أن النهج القطاعية لا تتعلق بتحديد أهداف الزامية. وتركزت المناقشات أيضا على الحاجة الى نقل الأموال والتكنولوجيا من أجل التخفيف والتكيف. ويلاحظ أن بعض الأطراف ذكرت الطيران كمثال لمصدر الدخل من أجل هذه التدابير. وطلبت الحكومات من رئيس الفريق العامل المذكور تجميع الاقتراحات بغية وضع أساس للمناقشات في مؤتمر بوزنان بشأن تغير المناخ في ديسمبر (ورقة "الجمعية العمومية").

٣-٢-٢ قامت الأمانة العامة للايكاو، بالتعاون مع صانعي الطائرات (المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء) وشركات الطيران (اتحاد النقل الجوي الدولي) ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية)، بنشاط جانبي بعنوان "أنشطة ومبادرات الطيران بشأن تغير المناخ". وقدمت معلومات عن الانجازات الرئيسية والأعمال الجارية لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي على كلا المستويين التكنولوجي والتشغيلي. وقدمت الايكاو الى الاجتماعات أيضا معلومات عن تطور حاسب الايكاو للكربون ونتائج الاجتماع الثاني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ونتائج حلقة عمل الايكاو بشأن الطيران وأسواق الكربون.

٣-٢ مؤتمر بوزنان بشأن تغير المناخ

١-٣-٢ عقدت في بوزنان، بولندا، من ١ الى ٢٠٠٨/١٢/١٣ الدورة الرابعة عشرة لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية بشأن تغير المناخ مقترنة بالمؤتمر الرابع للأطراف الذي هو بمثابة اجتماع الأطراف في بروتوكول كيوتو. وشمل المؤتمر الدوريتين التاسعة والعشرين للهيئتين الفرعيتين للاتفاقية - الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية والهيئة الفرعية للتنفيذ - وكذلك الدورة الرابعة للفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل والجزء الثاني من الدورة السادسة للفريق العامل المخصص المعني بالالتزامات الأخرى للأطراف المدرجة في المرفق الأول بموجب بروتوكول كيوتو. وأعدت الايكاو عرضين مكتوبين للفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل بشأن "الرؤية المشتركة" و "تقدم التكنولوجيا" وأربعة بيانات للهيئات الفرعية والجزء رفيع المستوى من اجتماع مؤتمر الأطراف و (انظر www.icao.int/icao/en/env/statements.htm).

٢-٣-٢ كان محور التركيز الرئيسي في بوزنان على التعاون طويل الأجل وفترة ما بعد عام ٢٠١٢، عندما ستقضي فترة الالتزام الأولى ببروتوكول كيوتو. وبالإضافة الى برنامج عمل بوزنان بشأن نقل التكنولوجيا، كانت النتيجة الملموسة الوحيدة لمؤتمر بوزنان هي اضعاف الطابع التشغيلي على صندوق التكيف الذي أدى الى اتاحة جميع المسارات الثلاثة للحصول على الأموال (الكيانات المنفذة والكيانات الوطنية المعتمدة والحصول المباشر من جانب الأطراف). ومن المتوقع أن يبدأ الصندوق تمويل مشاريع وبرامج التكيف في البلدان النامية في السنة القادمة.

٣-٣-٢ يتمثل أحد الأحداث الرئيسية في المؤتمر في مناقشة مائدة مستديرة وزارية بشأن الرؤية المشتركة وبشأن العمل التعاوني طويل الأجل بشأن تغير المناخ. وتعهد الوزراء بغية تحقيق صفقة شاملة وطموحة في كوبنهاجن يمكن أن يصدق عليها الجميع.

٤-٣-٢ لم يكن الطيران، كما كان في اجتماع أكر، البند الرئيسي في جدول الأعمال على الرغم من أن مسألة وقود الطيران الدولي تناولتها الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية والفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل والفريق العامل المخصص المعني بالالتزامات الأخرى للأطراف المدرجة في المرفق الأول بموجب بروتوكول كيوتو. وكان أحد التطورات الهامة للمؤتمر هو نشر البيانات الوطنية لحصر غازات الدفيئة عن الفترة ١٩٩٠-٢٠٠٦ التي بينت، ضمن أمور أخرى، أن انبعاثات الطيران الدولي قد ازدادت بنسبة ٦٥,٩ في المئة في بلدان المرفق الأول (على أساس شراء الوقود). وبالنسبة للنقل البحري أفيد بأن الزيادة كانت بنسبة ١٨,٤ في المئة.

٥-٣-٢ شملت "ورقة الجمعية العمومية"، التي أعدها رئيس الفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل، اقتراحات قدمها الأطراف بشأن العناصر الواردة في الفقرة ١ من خطة عمل بالي، وراعت أيضا الأفكار والاقتراحات من الايكاو والمنظمات المعتمدة الأخرى. وتمت الموافقة على مشروع قرار لمؤتمر الأطراف رحب بهذه الوثيقة وجرى تأكيد أن الوثيقة ستستخدم كأساس للمزيد من العمل في سنة ٢٠٠٩.

٦-٣-٢ تم تكريس كثير من الوقت "للرؤية المشتركة طويلة الأجل للاجراءات التعاونية". ويبدو أنه جرى التوصل في بوزنان الى فهم مشترك أن "الرؤية المشتركة" تتضمن هدفا عالميا لتخفيضات الانبعاثات وتشمل جميع العناصر الرئيسية المكونة لخطة العمل، أي التخفيف والتكيف والتكنولوجيا والتمويل. وأحرز تقدم بشأن مفهوم الرصد والابلاغ والتحقق ومتابعة فكرة السجل لاجراءات التخفيف الملائمة وطنيا في البلدان النامية.

٧-٣-٢ بالنسبة للفريق العامل المخصص المعني بالالتزامات الأخرى للأطراف المدرجة في المرفق الأول بموجب بروتوكول كيوتو، انصب التركيز على مناقشة استراتيجية لجميع البنود الرئيسية المدرجة على جدول أعماله وعلى برنامج العمل لعام ٢٠٠٩، بغية الموافقة على مزيد من الاجراءات المطلوبة لوضع التزامات بلدان المرفق الأول لما بعد عام ٢٠١٢ في صيغتها النهائية في كوبنهاجن. وكان أحد البنود الرئيسية هو مسألة العواقب الاجتماعية، بما في ذلك الآثار غير المباشرة للأدوات والسياسات والتدابير والمنهجيات المتاحة لأطراف المرفق الأول. وهذه مسألة ذات أهمية خاصة للطيران نظرا لأن الاجراءات التي تتخذ في سبيل معالجة انبعاثات الطيران قد تكون لها آثار سلبية على البلدان النامية. وقام الفريق العامل المذكور في استنتاجاته، ضمن أمور أخرى، بما يلي: لاحظ أنه يمكن أن توجد عواقب محتملة سلبية وإيجابية على السواء وأقر بأن مستوى تأثير العواقب المحتملة سيتفاوت فيما بين الأطراف وأنه ينبغي إيلاء الاهتمام للعواقب السلبية التي تصيب البلدان النامية ولاحظ أن الأطراف ستواصل مناقشة هذه المسائل في حلقة العمل المشار إليها في برنامج عمله لعام ٢٠٠٩.

٨-٣-٢ كانت هناك توقعات لاتخاذ قرار واضح بشأن تخفيضات البلدان الصناعية للمدى الاجمالي للانبعاثات في الأجل المتوسط. غير أنه عبر الاستنتاج فقط عن الموافقة على أن الالتزامات الاضافية لبلدان المرفق الأول ينبغي أن تتخذ "بصورة رئيسية" شكل الأهداف المحددة كليا للحد من الانبعاثات وتخفيضها.

٩-٣-٢ حسبما جرت الموافقة عليه خلال الدورة السابقة للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية في بون، أخذت الدورة التاسعة والعشرون للهيئة الفرعية المذكورة علما بالمعلومات الواردة من الأمانتين العامتين للايكاو والمنظمة البحرية الدولية بشأن أعمالهما الجارية المتعلقة بالانبعاثات من الوقود المستخدم للطيران الدولي والنقل البحري، وبالأراء التي أعربت عنها الأطراف بشأن هذه المعلومات. ودعت الهيئة الفرعية المذكورة الأمانتين العامتين للايكاو والمنظمة البحرية الدولية الى تقديم تقارير، في الدورات المقبلة للهيئة الفرعية، عن نتائج أعمالهما بشأن هذه المسألة.

١٠-٣-٢ في حين أنه أحرز تقدم في اجتماع بوزنان، لم تكن هناك انجازات مهمة، ويتاح للمفاوضين أقل من سنة من المحادثات المؤدية للموعد النهائي الحرج للمؤتمر الخامس عشر للأطراف. وكان جدول الأعمال مكتظا بصورة استثنائية، إذ أن ست هيئات تنتظر في أكثر من ٩٠ من بنود جدول الأعمال وبنوده الفرعية. وتجعل الاجراءات الادارية الحالية من الصعب جدا أن تقدم الايكاو معلومات الى عملية اتفاقية الأمم الاطارية بشأن تغير المناخ. وقد عقد المؤتمر الرابع عشر للأطراف أيضا في وقت مهم للغاية في السياق الاقتصادي والسياسي العالمي (انتخابات الولايات المتحدة، صفقة الاتحاد الأوروبي بشأن تغير المناخ). وقد أثر العديد من هذه العوامل على المناقشات، فأدت الى توقعات منخفضة على الرغم أنه كانت توجد عدة بيانات على مستوى رفيع تشير الى أن الأزمة المالية لن تؤخر العمل ويمكن أن تعزز التغيير من خلال تكنولوجيات أنظف وأنواع من الوقود البديل وتدابير تخفيف تجديدية.

٢-٣-١١ فضلا عن معالجة جدول أعمال مكنظ للغاية من الهيئات الرئيسية للاتفاقية الاطارية، وفر مؤتمر بوزنان عددا كبيرا من الأحداث المماثلة وكذلك الفرص لعقد اجتماعات جانبية. وكانت الأحداث التالية جديرة بالملاحظة بصفة خاصة:

(أ) اجتماع غير رسمي بين المنظمة البحرية الدولية والايكاو لتحديث المعلومات وتعزيز التعاون بين منظمتينا (نظمت المنظمة البحرية الدولية أيضا أحداثا جانبية بشأن الانبعاثات البحرية).

(ب) حدثان جانبيين للاتحاد الأوروبي يتعلقان بالطيران الدولي:

٧ التقييم الأوروبي لآثار النقل على تغير المناخ ونضوب الأوزون.

٧ الطيران في نظام الاتحاد الأوروبي للتجار بالانبعاثات، حيث جرى الاعراب عن نقد لعمل الايكاو بشأن تغير المناخ، وخاصة خلال الملاحظات التمهيدية لعضو في البرلمان الأوروبي (يمكن الحصول على الكلمة في http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/poznan/speech_liese.pdf).

(ج) اجتماع فرعي مع أعضاء البرلمان الأوروبي لمناقشة التقدم المحرز في معالجة الانبعاثات من الطيران الدولي.

(د) اجتماع فريق ادارة البيئة لكبار المسؤولين، وقد حضرته ٣٠ من وكالات وهيئات الأمم المتحدة، لمناقشة جملة أمور من بينها مبادرة الأمم المتحدة المحايدة بشأن المناخ. وقد رحب الاجتماع بحاسب الايكاو لانبعاثات الكربون من الطيران ودعا الايكاو للمضي في تطوير وصلة لكي تستخدمه الأمم المتحدة. ولاحظ الاجتماع وجود أوجه عدم تأكيد بشأن آثار الانبعاثات غير ثاني أكسيد الكربون من الطيران على تغير المناخ ودعا الايكاو وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة الى عقد اجتماع لتوفير مزيد من الارشاد بشأن هذه المسألة.

٢-٤ الخطوات القادمة

٢-٤-١ كان اجتماع بوزنان معلما وسط الطريق، حسبما هو مبين في خطة عمل بالي (ديسمبر ٢٠٠٧)، للتوصل الى نتيجة متفق عليها واعتماد قرار في المؤتمر الخامس عشر للأطراف (ديسمبر ٢٠٠٩) بشأن التنفيذ التام والفعال والمستدام للاتفاقية. وسيتم التجمع الرئيسي القادم لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ من ٢٩ مارس الى ٨ ابريل في بون، ألمانيا. وجرى تلقي تعهد واضح من الحكومات بالانتقال الى أسلوب التفاوض الكامل خلال عام ٢٠٠٩ بغية صياغة استجابة دولية طموحة وفعالة لتغير المناخ، يتم الاتفاق عليها في كوبنهاجن في نهاية عام ٢٠٠٩. ووافقت الأطراف على أن المسودة الأولى لنص تفاوض محدد من المنتظر أن تكون متوافرة في تجمع اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ في بون في يونيو سنة ٢٠٠٩. ومرفق الجدول الزمني للأنشطة المقبلة في المرفق (أ).

٣- الدورة الثامنة والخمسون للجنة حماية البيئة

البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية

٣-١ عقدت الدورة الثامنة والخمسون للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في لندن في الفترة من ٦ الى ١٠/١٠/٢٠٠٨. وأحرزت لجنة حماية البيئة البحرية تقدما في اعداد تدابير فنية وتشغيلية لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من السفن بما في ذلك اعداد رسم قياسي لتصميم كفاءة الطاقة للسفن الجديدة ورسم قياسي تشغيلي لكفاءة الطاقة، مع ما يرتبط بذلك من مبادئ توجيهية لكليهما، وخطة لادارة الكفاءة مناسبة لجميع السفن، ومدونة اختيارية بشأن أفضل الممارسات في عمليات السفن ذات الكفاءة في الطاقة. ويمكن الحصول على النتائج التي توصلت اليها

اللجنة في المرفق (ب). وستستمر الأعمال الأخرى بشأن الحد من غازات الدفيئة من السفن وتخفيضها في اجتماع بين الدولتين في أوائل سنة ٢٠٠٩، وذلك لعرضها على الدورة التاسعة والخمسين للجنة حماية البيئة البحرية في يوليو ٢٠٠٩. ويمكن الحصول على الجدول الزمني لأنشطة المنظمة البحرية الدولية في مجال الانبعاثات لسنة ٢٠٠٩ في المرفق (ج).

٢-٣ تشاطر المنظمة البحرية الدولية نفس الصعوبات مع مبدأ المسؤولية المشتركة ولكنها مختلفة الموجود في مناقشات الايكاو. وقد تحقق التعاون بصورة أوثق بين الايكاو والمنظمة البحرية الدولية ومن المرتقب المزيد من التنسيق، تحضيراً للمؤتمر الخامس عشر للأطراف.

٤- الاستنتاجات

١-٤ لا يزال السبيل الى الأمام بصدد انبعاثات الطيران الدولي غير واضح في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. ويستمر تصور بعض الأطراف في هذا المنتدى أن الايكاو لا تنفذ الاجراء الضروري لمعالجة تخفيضات انبعاثات الطيران الدولي.

٢-٤ أتاحت مداولات الفريق العامل المخصص المعني بالاجراءات التعاونية طويلة الأجل بشأن "رؤية مشتركة" فرصة لاقتراح كيفية التعامل على أفضل وجه مع الطيران. وحقيقة أن جميع المكونات سيشملها النظر تعتبر ايجابية أيضاً وتترك مجالاً لاقتراحات الايكاو. وينبغي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أيضاً أن يكون على علم بالمناقشات المتعلقة باستخدام الطيران لتمويل العمل في مجال تغير المناخ والتناقضات الممكنة في هذه الاقتراحات مع اطار الايكاو القانوني للرسوم والضرائب.

٣-٤ الوقت محدود بين الآن والمؤتمر الخامس عشر للأطراف. ومن الأمور العاجلة تحديد برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. وسيتيح الجدول الزمني للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، حسبما هو مخطط، النظر في هذا البرنامج في اجتماع الايكاو رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ بطريقة يمكن أن تثبت بها المنظمة قيادتها عن طريق تحديد حلولها الملموسة لانبعاثات الطيران الدولي لعملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٥- الاجراء المعروض على الفريق

١-٥ يرجى من الفريق القيام بما يلي:

(أ) الاحاطة علماً بأهمية التنسيق الوطني لكي تعرب الدول عن مواقف متوائمة لكل من عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ والايكاو.

(ب) الاحاطة علماً بالتقدم المحرز في المنظمة البحرية الدولية وضرورة تعزيز التعاون مع المنظمة البحرية الدولية في وضع استراتيجيات مشتركة ممكنة في الفترة المؤدية للمؤتمر الخامس عشر للأطراف.

(ج) اعادة تأكيد أهمية واستعجال اثبات دور الايكاو القيادي في معالجة انبعاثات غازات الدفيئة عن طريق تقديم اقتراحات محددة بشأن برنامج عمل الايكاو فيما يتعلق بالمؤتمر الخامس عشر للأطراف.

APPENDIX A
UNFCCC MEETINGS IN 2009

DATE	MEETING	VENUE
29 March to 8 April	AWG-KP7 and AWG-LCA5 Seventh session of the AWG-KP and fifth session of the AWG-LCA	Bonn
1 to 12 June	SB30, AWG-KP8 and AWG-LCA6 Thirtieth sessions of the UNFCCC Convention subsidiary bodies - SBSTA and SBI, eighth session of the AWG-KP and the sixth session of the AWG-LCA	Bonn
August/September	AWG-KP9 and AWG-LCA7 Ninth session of the AWG-KP and the seventh session of the AWG-LCA	at a venue to be determined
7 to 18 December	COP15 and CMP5 Fifteenth session of the Conference of the Parties (COP), and Fifth session Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Kyoto Protocol (CMP), and sessions of the Subsidiary Bodies	Copenhagen, Denmark

APPENDIX B

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) RESULTS OF MEPC 58 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS ¹

“Reduction of greenhouse gas emissions from ships

1 MEPC 58 considered follow-up actions to resolution A.963(23) on “IMO policies and practices related to reduction of greenhouse gas emissions from ships”, including progress made in line with the “Work plan to identify and develop the mechanisms needed to achieve the limitation or reduction of CO₂ emissions from international shipping”.

2 The Committee considered the outcome of the intersessional GHG Working Group meeting held in Oslo, Norway in June 2008 (GHG-WG 1), general comments thereon and other documents on application of measures and matters of principle and policy. MEPC 58 thanked the Government of Norway for its generosity and hard work in organizing the meeting, as well as for its warm hospitality. Without the intersessional meeting, the Committee would not be in a position to further advance the GHG issues at the present session and, although some points under discussion could not be finalized due to lack of time, further progress could be made due to all the delegates who, through hard work and tireless dedication, had contributed to the success of the meeting.

3 During the debate on application of measures and matters of principle and policy, many delegations spoke in favour of the principle of common but differentiated responsibility (CBDR) under the UNFCCC. In their view, any mandatory regime aiming at reducing GHG emissions from ships in international trade should be applicable to developed countries listed in Annex I of the UNFCCC only. Many other delegations expressed the opinion that, given the global mandate of IMO, as regards safety of ships and the protection of the marine and atmospheric environment from all sources of ship pollution, including emissions, the IMO regulatory framework on GHG emissions should be applicable to all ships, irrespective of the flags they fly.

4 The Committee noted with appreciation a summary of the main findings of Phase 1 of the updated 2000 IMO Study on GHG emissions from ships, in particular that:

1. CO₂ emissions from international shipping had been estimated both from activity data and from international fuel statistics and it was concluded that the activity-based estimates with use of detailed activity data (for different ship sizes and types) gave a better prediction of global fuel consumption and CO₂ emissions than fuel statistics due to apparent under-reporting of marine bunker sales;
2. the consensus estimate for 2007 CO₂ emissions from international shipping amounts to 843 million tonnes which represents about 2.7% of the global total anthropogenic CO₂ emissions; and
3. future emissions from international shipping had been estimated based on global developments outlined by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Assuming that there were no explicit regulations on CO₂ emissions from ships, CO₂ emissions were predicted to increase by a factor of 2.4 to 3.0 by 2050. For 2020, the increases ranged from a factor of 1.1 to 1.3. These predictions took into account

¹ This information on the result of GHG discussions during the 58th Session of the Marine Environmental Protection Committee (MEPC 58) was received from IMO.

significant efficiency improvements resulting from expected long-term increases in energy prices.

5 The Committee also noted with appreciation the information by the delegation of Japan that the Japanese Shipowners Association had made a donation of US\$100,000 as a contribution to the funding of the Study and any follow-up work.

6 The Committee maintained its momentum and made substantive progress in developing technical and operational measures to address GHG emissions from ships, including:

1. development of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships and approved the usage of the interim Guidelines on the method of calculation for trial purposes with a view to further refinement and improvement. MEPC 58 invited delegations and industry observers to disseminate the Interim Guidelines on the EEDI to the maritime community at large, so that adequate experience could be gained on its adequacy as a tool to improve energy efficiency for new ships;
2. continued review of the Energy Efficiency Operational Index (MEPC/Cir.471) but was unable to finalize the work due to time constraint and established an intersessional correspondence group co-ordinated by Japan to further advance the work with a view to finalization at MEPC 59; and
3. further development of the basis for a Management Tool and Guidance on best practices for fuel-efficient operation of ships and agreed that the Guidance text had been finalized and could be used in conjunction with the ship's Energy Efficiency Management Plan under consideration by the Committee.

7 The Committee approved the holding of an intersessional meeting of the GHG Working Group back-to-back with BLG 13, from 9 to 13 March 2009, to carry out further necessary work in accordance with the GHG work plan which culminates at MEPC 59 that is expected to adopt a package of technical and operational measures intended to enhance the energy efficiency in ship design and operation.

8 The Committee held a considerable debate on possible introduction of market-based measures to control GHG emissions from ships as called for by resolution A.963(23). A number of delegations opposed the development of any market-based measures as long as the issue of CBDR was not resolved in full recognition of article 2.2 of the Kyoto Protocol. In any case, in the view of those delegations, the matter could not be settled until after COP15 in December 2009. Other delegations were of the view that, notwithstanding several interesting proposals before the Committee at the current session on market-based measures, the issue was still at a preliminary stage and further information and studies were needed before the Committee could reach an informed decision on such a highly complex matter.

9 It was recognized that further submissions addressing all matters pertaining to market-based measures, including their feasibility, were needed to enable the Committee to hold an in-depth discussion and it was agreed to dedicate enough time to do this MEPC 59. The Committee, therefore, requested delegations to provide as much information as possible to MEPC 59 with a view to facilitating a more focused debate at that session.

10 The Committee noted that a number of documents had not been introduced and others not thoroughly considered due to time constraint and agreed to keep them in abeyance for consideration at MEPC 59 as appropriate.”

APPENDIX C

IMO EMISSIONS ACTIVITIES IN 2009¹

DATE	MEETING
2 to 6 March	Thirteenth session of the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG 13) Technical work on guidelines related to prevention of air pollution (SO _x , NO _x , VOC)
9 to 13 March	IMO Greenhouse Gas Working Group 2 (GHG-WG 2) Technical and operational GHG reduction measures (design and operational indices, best practices, energy efficiency management plan)
[8 to 10 July]	[Workshop on market-based GHG reduction instruments]
13 to 17 July	Fifty-ninth session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 59) Full GHG debate, adoption of a package of technical and operational reduction measures expected, in-depth debate on market-based reduction instruments, decisions on further work/meetings and report to COP 15
[October, as decided by MEPC 59]	[IMO Greenhouse Gas Working Group 3 (GHG-WG 3)] Further development of market-based reduction instruments
23 November to 4 December ²	26th Session of the IMO Assembly GHG debate on the outcome of MEPC 59, possible adoption of new Assembly resolution on GHG policy and practices (to take over for resolution A.963(23))

— END —

¹ The two meetings in [square brackets] are not yet confirmed. The holding of the market-based GHG reduction instruments workshop (8 - 10 July) will be decided by the Secretariat shortly, and the holding of GHG-WG 3 (October) will be considered and decided by MEPC 59.

² Date tentative