

الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

الاجتماع الرابع

مونتريال، من ٢٥ إلى ٢٧/٥/٢٠٠٩

ملخص المناقشات – اليوم الثاني

البند ٣ من جدول الأعمال: تخطيط الإجراءات وعناصر السياسة العامة التي كلف الفريق بإعدادها

مناقشة تقرير الفريق العامل المعني بإعداد الأهداف (الفريق العامل الرابع) والعروض ذات الصلة

١- ردت الرئيسة المشاركة للفريق العامل الرابع على سؤال بخصوص الأهداف التطلعية العالمية على الأجلين المتوسط والطويل، كما جاءت في تقرير الفريق العامل (WP/2)، فقالت إن الصناعة تقترح إدخال تحسينات أخرى على كفاءة استهلاك الوقود من جانب الأسطول العامل بنسبة ١,٥ بالمئة في المتوسط سنويا، وذلك على الأجل المتوسط. ولدى مناقشة هدف أكثر طموحا، ولكنه عملي وقابل للتحقيق، وافق الفريق العامل الرابع على نسبة ٢ بالمئة كحد أدنى للأجلين المتوسط والطويل. وذكرت أنه بينما توجد سابقة تاريخية لتحقيق نسبة ٢ بالمئة، إلا أن ذلك يتطلب عملا مستمرا. وأشارت إلى إدخال التكنولوجيات الجديدة في السبعينيات والثمانينيات والتسعينيات، قائلة إن هناك التزاما بمواصلة إدخال تكنولوجيا جديدة تتعلق بإجراءات إدارة الحركة الجوية، والملاحة القائمة على الأداء، وغيرها، والتي استند إليها الفريق في تقرير الحد الأدنى المقترح بنسبة ٢ بالمئة. ولاحظت أن الحد الأعلى بنسبة ٢,٥ بالمئة على الأجل المتوسط و٣ بالمئة على الأجل الطويل هما بالتأكيد هدفان أكثر طموحا وقالت إن سبب تقديمهما يعود إلى أن بعض البلدان مهتمة بتحديث وتطوير تكنولوجيا خفض الكربون والإسراع بإدخالها إلى السوق. والدول المهتمة بتنفيذ مثل هذه التكنولوجيات من خلال مختلف البرامج قد تتمكن من تحقيق تحسينات الكفاءة في استهلاك الوقود وصولا إلى هاتين النسبتين. وقرر الفريق اقتراح نطاق من النسب المئوية بدلا من هدف شامل بنسبة ٢ بالمئة لإعطاء الفرصة للدول لبلوغ أهداف أكثر طموحا من خلال استعمال أنواع وقود بديلة وتدابير السوق، ضمن إجراءات أخرى. وأوضحت الرئيسة المشاركة أيضا أن الفريق وافق على الحاجة إلى وضع أهداف تطلعية عالمية للأجلين المتوسط والطويل لأخذ احتياجات البلدان النامية في الحسبان.

٢- وأعرب عضو عن تأييده لتوافق الآراء الذي تم التوصل إليه بخصوص الحل المقترح من الفريق العامل الرابع لمشكلة الأهداف العويصة، ولكنه تساءل عن الإجراء اللازم اتخاذه للانتقال من تحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ بالمئة على الأجل القصير، إلى ٣ بالمئة على الأجل الطويل. وقال إنه لدى عودته من الاجتماع ستسأله حكومته عن السبب في عدم تعيين نسبة الثلاثة بالمئة كهدف قصير الأجل (٢٠١٢) إذا كان قابلا للتحقيق، وفي حال تعذر بلوغه على الأجل القصير، فما هي الخطوة الإضافية اللازم اتخاذا لتحقيقه على المدى الطويل. ولاحظ أنه إذا كانت هناك بعض البرامج الجاري تنفيذها، مثل برنامج SESAR و NextGen، فضلا عن البحوث الجارية بشأن طائرات المستقبل، وتساءل ما إذا كان تحقيق نسبة الثلاثة بالمئة في كفاءة استهلاك الوقود سوف يتم، أو إذا كان الأمر يقتضي وسيلة أخرى مثل الوقود

الأحيائي. وذكر أن الفريق العامل الرابع لم يتمكن من حل معضلة عام ٢٠٢٠ أو ٢٠٢٥ كتاريخ مستهدف لتنفيذ الهدف المتوسط الأجل، وشدد على أن ذلك يضعف من اقتراحها. وبالرغم من أنه لا يفضل أي التاريخين ويمكن أن يؤيد أيهما، فهو يفضل أن يحدد "جياك" تاريخا مستهدفا محددًا بدلا من نطاق من التواريخ بين ٢٠٢٠/٢٠٢٥ للهدف المتوسط الأجل. وتسأل أيضا عن كيفية صياغة هدف الثلاثة بالمئة لتحسين كفاءة استهلاك الوقود على الأجل الطويل والهدف الأكثر طموحا لنمو الكربون المحايد، وأشار إلى أنه يفهم أن الفرق بين الهدفين سيتحقق من خلال استعمال الوقود الأحيائي وتدابير السوق.

٣- وأشارت الرئيسة المشاركة للفريق العامل الرابع أن الفريق يقترح نطاقا بين ٢ و ٢,٥ بالمئة لتحسين كفاءة استهلاك الوقود على الأجل المتوسط، فقالت إن الأعضاء ترى أن نسبة ٢ بالمئة قابلة للتحقيق، وإن نسبة ٢,٥ بالمئة قائمة على أساس الدول التي ترغب في إظهار طموح أعلى من خلال تنفيذ التكنولوجيا الجديدة وإجراءات إدارة الحركة الجوية، وهذا لا يشمل استخدام الوقود الأحيائي وتدابير السوق. ومن المقرر أن تستخدم هذه الوسائل لتحقيق أهداف الطموح الأعلى درجة. وفيما يتعلق بالتاريخ المستهدف لتنفيذ الهدف المتوسط الأجل، أشارت الرئيسة المشاركة إلى وجود اهتمام في الفريق العامل لربط العملية هذه بعملية الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ، التي استعملت عام ٢٠٢٠ كتاريخ مستهدف على الأجل المتوسط. ويقترح أيضا عام ٢٠٢٥ نظرا لأن الدول قد تسعى إلى طموح أكبر، وأن الأمر يستغرق وقتا أطول لإدخال بعض التكنولوجيا الجديدة إلى السوق. وشددت على أن هذه المسألة لم تحل في الفريق العامل الرابع وأن الهدف المستهدف للتنفيذ يمكن أن يعاد النظر فيه بعد الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠٠٩.

٤- وصرح عضو بأنه سيكون من الأفضل للايكوا أن تشير بوضوح إلى الأهداف الملموسة والجديدة التي يمكن لقطاع الطيران أن يحققها في الإطار الزمني للاتفاقية الإطارية وهو عام ٢٠٢٠ على الأجل المتوسط، وأن تحدد أيضا ماهية الأهداف الأكثر طموحا التي يمكن بلوغها إذا اختير عام ٢٠٢٥ باعتباره الإطار الزمني.

٥- وصرح عضو آخر بأن جميع الأرقام هي أرقام أولية في الوقت الراهن وأكد أنها لا يمكن تأكيدها إلا مع التنفيذ الفعلي للأهداف. واعتبر أن الباب يجب أن يظل مفتوحا أمام مراجعة الأرقام وربما تعديلها بعد عام ٢٠١٢، لأنه سيكون معلوما بحلول ذلك الوقت ما إذا كان من الممكن على الأقل بلوغ الأهداف القصيرة الأجل. ويمكن للايكوا بحلول عام ٢٠١٢ أن تقرر ما يمكن لقطاع الطيران أن يحققه على الأجل المتوسط وهو ٢٠٢٠/٢٠٢٥. بينما رأى العضو أن ٢٠٢٥ هو أكثر التواريخ ملائمة على المدى المتوسط، لأنه سيعطي الدول ومجتمع الطيران الدولي حوالي ١٥ سنة لإدخال التكنولوجيات الجديدة، مثل التكنولوجيات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية، فقد أكد على ضرورة الإبقاء على الإطار الزمني ٢٠٢٥/٢٠٢٠ باعتباره التاريخ المستهدف على الأجل المتوسط، وذلك كحل وسط ولبلوغ توافق الآراء.

٦- ووافق أحد الأعضاء على ذلك، قائلا إن النص يجب أن يضاف للإشارة إلى مراجعة الأرقام في ضوء التطورات المستقبلية، وخصوصا في ضوء التقدم التكنولوجي، عندما تكون المنظمة في وضع أفضل لتقرير إمكانية تخفيض استهلاك الوقود بالكمية المقترحة. وأشار إلى أن المراجعة يمكن أن تتم وفقا لما قدم في الورقة IP/1 (تقديرات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية من الطيران حتى عام ٢٠٥٠).

٧- أجرى أمين "جياك" مقارنة بين السيناريوهات من ١ إلى ٦ (IP/1) لفرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات التابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، والسيناريو (ب) المقدم من الولايات المتحدة (IP/2)، والاقتراح المقدم من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IP/6) المتعلق باستعمال ٢٠٠٦ كسنة أساس لتقديرات حرق الوقود. ولاحظ أن فرقة المهام قدرت حرق الوقود في عام ٢٠٠٦ بمقدار ١٨٧ مليون طن من الوقود. وأشار أمين "جياك" إلى أن السيناريو ١ (عمل لا شيء)، وهو

سيناريو الحالة الأكثر سوءاً، افترض عدم حدوث أي تحسينات في تكنولوجيا الطائرات بجانب التحسينات المتاحة حالياً، وعدم حدوث أي تحسينات من استثمارات CNS/ATM، أو من المبادرات المقررة مثل NextGen و SESAR. أما السيناريو ٦ (الذي يمثل تحسناً متفائلاً في التكنولوجيا والبيئة التشغيلية) هي السيناريو الأكثر تطرفاً في الاتجاه الآخر. وهو يفترض، بالإضافة إلى آخر مبادرات CNS/ATM، ومن بينها NextGen و SESAR، تحسناً متفائلاً في حرق الوقود بنسبة ١,٥ بالمائة سنوياً لجميع الطائرات التي تدخل إلى الأسطول بعد عام ٢٠٠٦ حتى عام ٢٠٣٦ والتحسينات التشغيلية الإضافية على نطاق الأسطول بأكمله والتي تتراوح بين ٣ و ٦ و ٦ بالمائة بحلول عام ٢٠١٦ و ٢٠٢٦ و ٢٠٣٦ على التوالي. ولاحظ أمين "جياك" أنه في إطار السيناريو (ب) المقدم من الولايات المتحدة، جرى تعديل الهدف القصير الأجل في ظل الركود الاقتصادي. وقال إن هناك اتجاهاً متفائلاً إزاء تحسين الطائرات الجديدة، والذي يمثل نفس نسبة التحسن السنوي بمقدار ١,٥ بالمائة سنوياً، وارتفاع الكفاءة التشغيلية في الولايات المتحدة التي احتسبت عالمياً منذ حوالي خمس سنوات، وعلاوة على ذلك، فإن سعر الوقود مرتفع جداً، مما أدى إلى تراجع الطلب مع تحويل الزيادة في السعر إلى المستهلك من خلال سعر بطاقة السفر. ولاحظ أنه إذا استخدم عام ٢٠٢٠ باعتباره التاريخ المستهدف على الأجل المتوسط، فطبقاً للسيناريو رقم ١ المقدم من فرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات فإن الزيادة في حرق الوقود في عام ٢٠٢٠ يتوقع أن يمثل نسبة ٨٨ بالمائة من كمية الحرق في ٢٠٠٦، وبعبارة أخرى، فإنه سيتضاعف تقريباً. وبموجب السيناريو رقم ٦ لفرقة المهام، فسوف يزداد بنسبة ٦٣ بالمائة. وطبقاً للسيناريو (ب) المقدم من الولايات المتحدة، يفترض أن تكون النسبة ٢٩ بالمائة. وتقتصر الأبحاث على شركاتها الأعضاء ستكون محايدة بالنسبة للكربون، بالرغم من عدم موافقتها على تاريخ مستهدف (سواء ٢٠٢٠ أو ٢٠٢٥).

٨- لاحظ أمين "جياك" أن الزيادة في الوقود المحترق في عام ٢٠٥٠ ستكون أكثر بنمائية أضعاف من الكمية المحترقة في عام ٢٠٠٦ وفقاً للسيناريو ١ لفرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات. ولاحظ مع ذلك أن "جياك" وافق على أن هذا السيناريو ليس واقعياً لأن التحسن المستمر هو من طبيعة صناعة الطيران. وبموجب السيناريو ٦ (الأكثر تفاؤلاً)، فإن الزيادة في الوقود المحترق ستكون ثلاثة أضعاف الكمية المحترقة في عام ٢٠٠٦. وطبقاً للسيناريو الولايات المتحدة (ب)، ستكون هناك زيادة بنسبة ٧٢ بالمائة في كمية الوقود المحترق. وأشار أمين "جياك" في هذا السياق أن قطاع الطيران، بموجب اقتراح الأبحاث، ينوي أن يخفض بشكل جماعي انبعاثاته من ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠٥٠ بنسبة ٥٠ بالمائة بالمقارنة إلى مستويات عام ٢٠٠٥.

٩- وأشار أمين "جياك" إلى أن مجتمع البيئة يركز على خفض تركيزات ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي، وأنه من الضروري لتحقيق ذلك تخفيض الكمية الإجمالية لثاني أكسيد الكربون التي تطلق في الجو من جميع المصادر. ومن بين مختلف المقترحات المطروحة على بساط بحث اجتماع "جياك" الرابع، فإن الاقتراح الوحيد الذي يبدو موجهاً نحو خفض الانبعاثات الكلية لثاني أكسيد الكربون هو اقتراح الأبحاث، في الإطار الزمني ٢٠٢٥ إلى ٢٠٥٠ حين تتجاوز شركاتها الأعضاء الحد الخاص بحد الكربون إلى إحداث تخفيضات فعلية في الانبعاثات. وأكد على أهمية مراعاة الترابط بين مختلف السيناريوهات من منظور نتائجها المتوقعة.

١٠- وذكر الرئيس المشارك للفريق العامل الرابع أن هذه المقارنة تبدو وكأنها تخلق بين شيين مختلفين تماماً. فبينما تقترح الأبحاث على المدى الطويل إحداث خفض بنسبة ٥٠ بالمائة من صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لدى شركاتها في عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات ٢٠٠٥، فهي تقترح أيضاً إدخال تحسينات على كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ١,٥ بالمائة في المتوسط سنوياً على المدى القصير وتحسين آخر بنسبة ١,٥ بالمائة في المتوسط سنوياً على المدى المتوسط، وهو ما يقل في حقيقة الأمر عن أي شيء ناقشه الفريق العامل الرابع. وقال إن المقارنة التي ساقها أمين "جياك" جعلت الأبحاث تظهر كما لو كانت أكثر طموحاً من "جياك"، بينما العكس صحيح في الواقع.

١١- وأشار أمين "جياك" إلى أن سيناريو الأياتا به عناصر أخرى تتعدى مسألة التكنولوجيا، وقال إن ورقة الأياتا (IP/6) قدمت مفهومها حول توقيت وصول أنواع الوقود البديلة إلى السوق. وشدد على أن الايكاو وقطاع الطيران سيخضعان لتقييم مجتمع البيئة على أساس كمية انبعاثات غازات الدفيئة التي سيتم تخفيضها على المدى القصير والمتوسط والطويل بغض النظر عن مختلف الوسائل المستخدمة لتحقيق هذه التخفيضات (التكنولوجيا، والتحسينات التشغيلية، وتأثيرات إدارة الحركة الجوية، وغيرها). وأكد أمين "جياك" أنه إذا نظر "جياك" في التكنولوجيا فقط على أساس النسبة المئوية لتحسين كفاءة الوقود سنويا، فسوف تحدث زيادة هامة في كمية الوقود المحروق إلا إذا أقام الفريق الاعتبار إما لبعض الأنشطة الأخرى، كما فعلت الأياتا، أو لهدف تكنولوجي أكثر قوة.

١٢- رحب عضو بهذا النهج إذ من الواضح أنه مهما كانت الأهداف التي يضعها "جياك" فسوف تقيّم بالمقارنة مع أهداف الصناعة، ليس فقط في الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف، بل أيضا من جانب مجتمع الطيران الدولي والعالم بوجه عام. وذكر أن الفريق لا يمكنه التوصية بأي أهداف تقل في مستواها عن التي اعتبرت الصناعة أن بالإمكان تنفيذها، وأكد أنه على الرغم من صعوبة ذلك، ينبغي "جياك" أن تحاول إضافة العناصر التي أدخلتها الصناعة في سيناريواتها، وهي كفاءة استهلاك الوقود، والتحسينات التكنولوجية والتشغيلية، بالإضافة إلى أنواع الوقود البديلة والخيارات القائمة على آليات السوق، وأن يقرر ما إذا كانت هذه متفقة على الأقل مع توقعات الصناعة.

١٣- لاحظ أمين "جياك"، من محادثاته الأخيرة مع ممثلي صناعة الطيران، أن الأخيرة ترغب في أن تمكنها عملية "جياك"، من خلال العمل مع الايكاو، على تحقيق أهدافها وأن تصبح محايدة بالنسبة للكربون. وشدد على الحاجة، عند مناقشة أهداف "جياك" التطلعية العالمية، إلى مراعاة أن الأياتا تضم ٢٢٦ شركة طيران تمثل ٩٣ بالمئة من مجموع الركاب الإيراديين الدوليين المنقولين.

١٤- وشدد الرئيس المشارك للاجتماع الرابع على أن الفريق العامل أقر بأن كفاءة استهلاك الوقود وحدها لن تجعل من الممكن بلوغ النمو الحيادي للكربون.

١٥- ولاحظت عضو أن "جياك" منذ البداية أقرت بأن التحدي المتمثل في إظهار أن أهدافها التطلعية تساوي في طموحها أهداف الصناعة في البلدان الأعضاء، إن لم تتفوق عليها. وقال إن الفجوة آخذة في التراجع بشدة بين أهداف الأياتا والأهداف التي قد يقترحها "جياك"، وأكدت على الحاجة إلى رؤية نص توصية الفريق لكي تقرر درجة التوافق في الآراء. وأكدت العضو أنه إذا كانت بيانات الايكاو عن كفاءة استهلاك الوقود تفوق في دقتها بيانات الأياتا، فإن الفجوة التي يجب ملأها بتدابير قائمة على آليات السوق والوقود الأحيائي ستكون أضيق، لأن نتائج أكثر ستكون قد تحققت من خلال كفاءة استهلاك الوقود كما توقعت الأياتا. وبينما تعتبر أن فجوة سنظل قائمة على المدى الأطول، بين المكاسب في جانب كفاءة الوقود وبعض الأهداف الأطول أجلا والأكثر طموحا، فإن ذلك ينبغي ألا يمنع "جياك" من تحديد مثل هذه الأهداف.

١٦- ولاحظ عضو آخر وجود فجوة كبيرة بين مختلف البيانات والتقديرات، وقال إنه من السابق لأوانه تقرير التقديرات الأكثر وثوقا والتي تشكل أساسا قويا للمضي قدما في هذا الشأن وقال إن هناك حاجة إلى مزيد من الدراسة. وأشار إلى ما تردد كثيرا عن ضرورة أن يتبنى "جياك" أهداف أكثر قوة أو أكثر طموحا، وأكد أن ذلك لا يمكن أن يحدث بدون العمل على أساس راسخ. ووافق على ضرورة أن يركز الفريق على الأشياء التي يمكن أن تتخذ بصورة أفضل على الأجل القصير، وأشار إلى أنه عندما تسمح الظروف مستقبلا، يمكن تبني أهداف أكثر طموحا وأكثر واقعية وفاعلية. وأكد أنه إذا اتخذ "جياك" قرارا الآن بخصوص هذه الأهداف، بدون أساس علمي تستند إليه، فإن هذا القرار لن يكون مقنعا ولن تقبله مختلف الحكومات.

١٧- أعرب عضو عن موافقته مع الرئيس المشارك للفريق العامل الرابع في أن المقارنة تخطط بين أشياء لا علاقة بينهما، وأكد أن نسبة الزيادة التقديرية البالغة ٢٩٠ بالمئة لحرق الوقود لعام ٢٠٥٠، وفقاً للسينايو ٦ لفرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات (التوقعات المتفائلة لتحسين التكنولوجيا والظروف التشغيلية) لم تأخذ في الحسبان تأثير تدابير السوق والوقود الأحيائي. وأكد أن الحكومات مسؤولة وتريد أن تتحرك إلى الأمام لمعالجة تغير المناخ، وأن الجميع يقترح أرقاماً طموحة. وقال إن ما يدرسه "جياك" ممكن التحقيق وسوف يكون له أثر على تغير المناخ العالمي.

١٨- وأكد العضو أن هناك سوء فهم في أن الايكاو سيحكم عليها الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف على أساس برنامج عمل "جياك"، وأن العكس هو الصحيح. فالايكاو يجب أن تستعرض برنامج عملها لقطاع الطيران في ضوء التدابير الاقتصادية الشاملة التي سيتخذها الاجتماع الخامس عشر. وأعرب عن موافقته على ضرورة استعراض أهداف "جياك" التطلعية العالمية بصفة دورية في ضوء التطورات التكنولوجية، وأكد أن هذه الفكرة يمكن أن تظل قائمة في برنامج عمل الفريق. وأيد العضو الأهداف التطلعية العالمية في شكل كفاءة استهلاك الوقود المقترح في تقرير الفريق العامل الرابع، ووافق على الحاجة إلى التأكيد علانية على أن هناك تدابير إضافية يمكن أن يكون لها أثر إيجابي على الأرقام المذكورة في ذلك التقرير.

البند ١ من جدول الأعمال: مسائل إدارية

ترتيبات العمل

١٩- بناء على طلب من السيد يوان جي (الصين) وافق الرئيس على أن يشترك مستشاره، السيد غوشن صن، مباشرة في مناقشة الفريق لمشروع تقرير "جياك".

البند ٤ من جدول الأعمال: مناقشة المهام المحددة خلال الدورات السابقة

واختتام العملية بإصدار تقرير إلى المجلس

مناقشة تقرير "جياك": استعراض أولي لبرنامج العمل الموصى به

٢٠- ثم أجرى الفريق مناقشة أولية للقسم الأول من مشروع تقرير "جياك" بعنوان موجز برنامج العمل الذي أوصى به "جياك". وقد أخذ جزء كبير من هذا القسم من الوثيقة بعنوان سبيل مقترح للمضي قدماً في عملية "جياك"، الذي تمت الموافقة عليه بتوافق الآراء في الاجتماع الثالث "جياك" (انظر التنزيل (أ) للورقة GIACC/3-SD/3). ولوحظ أن الفريق العامل الرابع والفريق العامل الخامس أعدا نصاً لإدراجه في القسم الأول المذكور، وكذلك في القسم الثاني (التوصيات) والقسم الثالث السري.

٢١- وافق الفريق على تعديل عنوان القسم الأول ليقراً كما يلي: برنامج عمل أوصى به "جياك". وخلال الاستعراض المتعمق لكل فقرة، اقترحت تعديلات عدة، يرد شرح أهمها أدناه. وقد طورت التعديلات المقترحة بعد ذلك، قدر الإمكان، وخضعت لمزيد من النقاش في الفريق خلال اليوم التالي.

الفقرة ١

توصل "جياك" إلى اتفاق عام على أن تتعهد الايكاو ودولها المتعاقدة بالسعي إلى الحد من تأثير انبعاثات غاز الدفيئة من الطيران المدني الدولي على المناخ العالمي أو التقليل منه.

وافق الفريق على الحاجة إلى وجود فقرة تمهيدية قوية وقاطعة تشير إلى إقراره بأهمية المسألة وأنه أدرك ضرورة وضع برنامج للعمل، فضلا عن إيجاد نص أكثر شدة وذي توجه عملي حتى يكون له أثر أكبر على الجمهور المستهدف. ووافق أيضا على إضافة مبدئي اللاتمييز والمسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة، المشار إليهما في الفقرة الثالثة للاسترشاد بهما في العمل نحو الحد من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران أو التقليل منها. وكان مفهوما أن وضع المبدئين في الفقرة الأولى سيني الحاجة إلى الإشارة إليهما في الفقرات التالية، لأنهما سينطبقان في هذه الحالة على النص الكامل لبرنامج العمل. واقترحت بدائل ثلاثة لإدخال المبدئين المذكورين: "وإذ يقر" وهي الصياغة المستخدمة في التذييل (ك) من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، البند ٣ من الديباجة، و "وفقا لـ" التي تعتبر عبارة أقوى، و"إذ يأخذ في الحسبان" كصيغة تمثل حلا وسطا.

وبينما قدم اقتراح لإضافة إشارة إلى البلدان المتقدمة التي تأخذ زمام القيادة في معالجة الانبعاثات، وهو بيان يستخدم على نحو شائع في تدابير تغيير المناخ ضمن إطار اتفاقية تغيير المناخ، قرر الفريق أن يضع هذا النص بين قوسين في ضوء الآراء التي تم الإعراب عنها ومفادها ألا يضاف النص لأنه لم يستخدم في التذييل (ك) من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، ولم يكن مشمولا بمبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة وتم التشديد على أن الجملة الأولى يجب أن تعكس الالتزام المشترك لمعالجة تغيير المناخ. وقد أقرت الإشارة اللاحقة إلى المبدئين المذكورين بأن نفس الإجراء لن يتخذ من جانب كل الدول في نفس الوقت.

الفقرة ٢

بغض النظر عن التحسينات الكبيرة في كفاءة استهلاك الوقود التي حققها قطاع الطيران، يدرك "جياك" أن النمو العالمي للحركة الجوية سيفوق على الأرجح المكاسب المحققة من تحسينات كفاءة استهلاك الوقود الناتجة في زيادة متوسطة من سنة لأخرى في الوقود المحروق. ويلزم اتخاذ إجراءات أخرى لاحتواء هذا النمو المتوقع في حرق الوقود من جانب الطيران الدولي.

اقترح أنه في ضوء حقيقة أن الطيران الدولي لا يشهد نموا بل أخذ في الانكماش بسبب الركود الاقتصادي العالمي الحالي، يجب تعديل هذه الفقرة للإشارة إلى تأثير الركود. واقترح أيضا توضيح الحاجة إلى إجراء إضافي لمواجهة انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النمو المتوقع للحركة.

واقترح الرئيس المشارك للفريق العامل الرابع الاستعاضة بعبارة "النمو الدولي" عن عبارة "النمو العالمي" في ضوء الإشارة فقط إلى الحركة الجوية الدولية، وليس الداخلية. وبالإضافة إلى ذلك، اقترح رئيس الفريق العامل الخامس وضع كلمتي "بشكل درامي" بعد كلمة "يتجاوز" للإشارة إلى أهمية التأثيرات الناتجة عن عدم القيام بإجراءات معنية.

الفقرة ٣

يقر "جياك" أن مبدأى اللاتمييز والفرص المتساوية والعادية لتطوير الطيران الدولي كما وردا في اتفاقية شيكاغو، فضلا عن المبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة ولكنها متباينة والقدرات المختلفة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

أدمجت هذه الفقرة مع الفقرة الأولى.

الفقرة ٤

يوصي "جياك" بوضع استراتيجية للقيام بجهد جماعي استنادا إلى أهداف تطلعية عالمية.

قدم اقتراح لحذف كلمة "جماعي" نظرا لغموضها وحقبة أنها تعكس فقط المسؤوليات المشتركة للدول وليس مسؤولياتها المتباينة. واقترح أيضا تعديلها للإشارة إلى جهد لتحقيق الأهداف التطلعية الدولية ليعكس ضرورة النظر في الأهداف وتقييمها وتطويرها بصفة دورية.

الفقرة ٥

يتمثل الهدف قصير الأجل "جياك" في إدخال تحسينات في متوسط كفاءة استهلاك الوقود للأسطول في الخدمة في عمليات الطيران الدولي بنسبة ٢٪ سنويا، على أن تحسب على أساس حجم الوقود المستهلك لكل طن كيلومتری إيرادي مقطوع.

اقترح تعديل هذه الفقرة للإشارة إلى التاريخ المستهدف المتفق عليه وهو ٢٠١٢ لتحقيق الهدف القصير الأجل.

الفقرة ٦

تم التوصل إلى اتفاق في "جياك" لدراسة وضع أهداف في شكل كفاءة استهلاك الوقود على الأجلين المتوسط والطويل. [تضاف فقرة جديدة لتحديث الورقة GIACC/4].

وافق الفريق على تعديل الفقرة للإشارة إلى توصية الفريق العامل الرابع بشأن تحسين كفاءة استهلاك الوقود سنويا من ٢ إلى ٢,٥٪ بالنسبة للفترة بين ٢٠١٣ و ٢٠٢٠/٢٠٢٥ وأيضا للمدى من ٢٪ إلى ٣٪ بالنسبة للفترة من ٢٠٢١/٢٠٢٦ إلى ٢٠٥٠.

إضافة فقرة جديدة

أشار الرئيس المشارك للفريق العامل الرابع إلى أن الفريق الرابع ناقش خطوطا أساسية محتملة على الأجلين المتوسط والطويل، أي عام ٢٠٠٥ و ٢٠٥٠، واقترح إضافة فقرة جديدة تشير إلى أن سنة ٢٠٠٥ هي سنة الأساس. ولوحظ في

هذا السياق أن الصناعة اختارت عام ٢٠٠٥ كخط أساس. ومع ذلك أشار عضو إلى أن تحديد خط أساس ليس مهما عند النظر في تحسين كفاءة استهلاك الوقود من سنة لأخرى، بالرغم من أهميته عند النظر في أهداف أطول أمدا.

إضافة فقرة جديدة

وافق الفريق على إضافة فقرة جديدة تشير إلى ضرورة استعراض الأهداف بصفة دورية في ضوء التطورات العلمية والتكنولوجية، وتشير إلى الاستثمارات الضخمة في التطور التكنولوجي اللازم لبلوغ الأهداف كما هو موضح في الملاحظات الختامية لفرقة المهام المعنية بإعداد النماذج وقواعد البيانات في التذييل (ج) للورقة WP/2. وذكر عضو أنه يجب عدم الإشارة إلى هذا الاستعراض، قائلا إن إشارة كهذه من شأنها أن تضعف النتيجة التي توصل إليها "جياك" بصدد الأهداف.

الفقرة ٧

بالإضافة إلى أهداف كفاءة استهلاك الوقود، أعطي الاعتبار لإمكانية إدخال أهداف إضافية تتجاوز كفاءة استهلاك الوقود وبيانات تشير إلى طموح أقوى في معالجة الانبعاثات، بما في ذلك أهداف تتعلق بحياد الكربون. [أضف التحديث بعد GIACC/4].

وافق الفريق على تقوية الفقرة لتعكس الطموح الذي تعبر عنه. وبينما قدم اقتراح للإشارة إلى بلدان الملحق الأول بعد الإشارة إلى الطموح القوي حتى تكون الفقرة متمشية مع المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو، فلم يتم الاحتفاظ بها في ضوء الرأي القائل بأن البلدان غير العاملة بموجب الملحق الأول يجب ألا تستبعد من تنفيذ أهداف فيما وراء كفاءة استهلاك الوقود. وشدد أحد الأعضاء على أن "جياك" لا تعمل في إطار اتفاقية تغير المناخ ولكن في إطار الأيكاو، الذي لا يتضمن مفهوم بلدان الملحق الأول. وأكد عضو آخر أن الدول ينبغي أن تحتفظ بنفس الموقف إزاء تغير المناخ في مختلف المنظمات.

الفقرة ٨

بموجب الاستراتيجية الموصى بها، لن تشير الأهداف إلى التزامات محددة على الدول فرادى. ذلك أن مختلف الظروف والقدرات والإسهام التاريخي للدول النامية والمتقدمة في انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران التي تؤدي إلى انتشار ثاني أكسيد الكربون الانثروبوجيني في الجو ستقرر كيفية إسهام كل دولة في تحقيق أهداف عالمية.

وقدم اقتراح بحذف كلمة "التاريخي" من الجملة الثانية حتى يكون ذلك متمشيا مع الفقرة الثالثة من الوثيقة بعنوان السبيل إلى الأمام في عملية "جياك"، التي اعتمدت بتوافق الآراء في الاجتماع الثالث "جياك" (انظر التذييل (أ) للورقة GIACC/3-SD/3).

الفقرة ٩

يوصي "جياك" أن يعتمد المجلس سلة من التدابير التي أعدها "جياك"، والتي يمكن للدول أن تختار منها، بما في ذلك التدابير لتسهيل الحصول على المساعدة، وخصوصا للبلدان النامية. وقدمت "جياك" جدولاً أولياً يحتوي

على سلة التدابير التي يمكن تطويرها من خلال الايكاو. ويوصي "جياك" أيضا بأن تواصل الايكاو إعداد إرشادات للدول عن تبني هذه التدابير، وتحديث هذه الإرشادات عند الضرورة.

بينما قدمت اقتراحات بتعديل الجملة الأولى للإشارة إلى سلة التدابير التي يمكن للدول أن تختار من بينها لعناية الناقلين التابعين لها والصناعات أو الأسواق التابعة لها، أو ضمن إطار للعمل يستند إلى الاتفاق المشترك، فلم تقبل هذه الاقتراحات. ومع ذلك تم الموافقة على الإشارة إلى مختلف التدابير المذكورة في تقرير الفريق العامل الثاني (GIACC/3-WP/3).

وردا على شاغل أثاره أحد الأعضاء بأن الإشارة إلى التدابير الرامية لمساعدة البلدان النامية ليست كافية، تم الاتفاق على إضافة الخيارات المحددة في التقرير المذكور. ولم تقبل اقتراحات بالإشارة إلى إعداد آلية للعمل لمساعدة البلدان النامية أو تقديم المساعدة للعالم النامي، بما في ذلك في عملية الإبلاغ. وبالمثل لم يقبل اقتراح بإضافة جملة تشير إلى أن "جياك" يوصي كذلك بالألا تنفذ الدول أي تدابير على المشغلين من دول أخرى بدون اتفاق مشترك، ولم يقبل أيضا اقتراح بإضافة جملة تعبر عن مبدأ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ الذي يقضي بأن التدابير المتخذة لمكافحة تغير المناخ، ومن بينها التدابير الانفرادية، ينبغي ألا تشكل وسيلة للتمييز التعسفي وغير المبرر أو قيودا مستترا على التجارة الدولية (انظر الفقرة 5 من المادة 3 من الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ). وأكد رئيس الاجتماع الرابع "جياك" في هذا الخصوص، على الحاجة إلى تذكر السياق الذي يعمل الفريق في إطاره، ألا وهو إعداد برنامج للعمل. وهذا الأخير ليس عبارة عن قائمة بالمبادئ الدولية أو قائمة بالإجراءات التي اتخذتها أو ستخذها الصناعة. وأعرب عضو عن قلقه إزاء الاستنتاج الذي يمكن الخروج به إذا تمت الإشارة في برنامج العمل إلى المبدأ المذكور في الاتفاقية الإطارية، ومفاده أن أي إجراء انفرادي لا يشكل وسيلة للتمييز التعسفي أو غير المبرر أو قيودا مستترا على التجارة الدولية قد يكون ملائما حتى مع عدم وجود الإطار.

إضافة فقرة جديدة

وافق الفريق على إضافة فقرة جديدة للإشارة إلى وجود خلاف مستمر حول تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق عبر الحدود الوطنية.

إضافة فقرة جديدة

أضاف الفريق فقرة لتعكس التوصية التي وضعها الفريق العامل الخامس لإنشاء عملية الهدف منها إعداد إطار قطاعي عالمي للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع رفيع المستوى ونتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ بغية الإسراع في إتمام العملية.

إضافة فقرة جديدة

وافق الفريق على إضافة فقرة متمشية مع توصية الفريق العامل الخامس بأن يكفل مجلس الايكاو إجراء معالجة ملائمة ضمن ذلك الإطار القطاعي للمسائل الرئيسية المتعلقة بتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق وخصوصا (أ) إقامة الاعتبار الكامل لمبادئ عدم التمييز والفرص المتساوية والعدالة التي تنص عليها اتفاقية شيكاغو، (ب) إقامة الاعتبار الكامل للظروف المحددة والقدرات المختلفة لكل دولة وإقليم، (ج) اختيار التدابير الأكثر فاعلية وكفاءة وحدها، (د) تسهيل امتثال

الصناعة، (هـ) إمكانية التنسيق بين التدابير القائمة على آليات السوق وتفاذي الازدواجية فيما بينها، و (و) معالجة مسائل النطاق الجغرافي.

الفقرة ١٠

يوصي "جياك" المجلس بأن يطلب إلى الدول إعداد ونشر خطط عمل توضح النهج المقترح في كل دولة بالنسبة لمساهمتها، وإيداع هذه الخطط لدى الأيكاو.

اقترح استخدام كلمة "يشجع" بدلا من كلمة "يطلب" تعبيرا عن الطابع الطوعي للعمل الذي سيتخذ لتنفيذ الأهداف التطلعية العالمية.

اقترح الرئيس المشارك للفريق العامل الرابع تعديل الفقرة مرة أخرى لتشير إلى الحد الأدنى اللازم لإبلاغ الأيكاو، مثل ٠,٢٥ بالمئة من مجموع الأطنان الكيلومترية الإيرادية الدولية، للتمييز بين الدول التي لديها قطاعات طيران دولية قوية، والتي يلزم أن تودع خطط عملها لدى الأيكاو، والدول التي لديها قطاعات طيران أقل نمواً، والتي لن تلزم بتقديم هذه الخطط للأيكاو. وأثيرت هذه إمكانية في تقرير الفريق العامل الأول (GIACC/3-WP/2) ونظر فيها الاجتماع الثالث. وقد لوحظ أن حداً أدنى مقداره ٠,٢٥ بالمئة من مجموع الأطنان الكيلومترية الإيرادية الدولية سينطبق على أكبر ثلاثين دولة عاملة في مجال الطيران الدولي (مقيسة بحصتها في مجموع الأطنان الكيلومترية الإيرادية). ولوحظ أيضاً أن وضع حد أدنى يمثل وسيلة للاعتراف بعبء الإبلاغ الذي يفرضه هذا الشرط على البلدان النامية التي لها قطاعات طيران دولية ضئيلة.

وفي ضوء الرأي القائل بأن وضع حد أدنى سيتناقض مع التمييز الوارد في الاتفاقية الإطارية بين بلدان الملحق الأول والبلدان غير العاملة بموجب الملحق الأول، وأنه ينبغي عدم وضع أي معايير للإبلاغ، إذ أن الأمر يتعلق فقط بتشجيع الدول على إيداع خطط عملها لدى الأيكاو، تم الاتفاق على العودة إلى هذه المسألة في وقت لاحق.

الفقرة ١١

يوصي "جياك" أن يطلب المجلس من الأمانة إعداد وتنفيذ آلية بموجب المادة ٦٧ من الاتفاقية للقيام سنوياً بجمع بيانات من الدول عن عمليات الرصد والتنفيذ لقياس وتقييم مدى التقدم المحرز في تحقيق الأهداف التطلعية العالمية.

لم تعدل هذه الفقرة.

الفقرة ١٢

يوصي "جياك" المجلس أيضاً بأن يسعى إلى إيجاد وسيلة لتقديم المساعدة الفنية للدول القائمة بالإبلاغ، ولاسيما المساعدة الفنية إلى البلدان النامية.

لم تعدل هذه الفقرة.

إضافة فقرة جديدة

قدم اقتراح بإضافة مشروع توصية "جياك" رقم ٣ ("لا يطلب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تواصل النظر في إعداد معيار لثاني أكسيد الكربون لمحركات الطائرات") إضافته إلى برنامج العمل لإظهار التزام الايكاو للتصدي لانبعاثات الطيران. ولاحظ نائب رئيس اجتماع "جياك" الرابع، في هذا الخصوص، أن التوصيات تدعم التدابير الرامية للمساعدة على تنفيذ البنود الواردة في برنامج العمل.

استرعى رئيس قسم البيئة، وهو أيضا أمين لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، الانتباه إلى الفقرة ٤-١ من الورقة IP/2، وقال إن تلك اللجنة، حسبما طلب اجتماع "جياك" الثالث، ناقشت بشكل مكثف مسألة إعداد معيار لثاني أكسيد الكربون للطيران، وخرجت بالرأي الأولي التالي: أن أحد الاعتبارات الرئيسية في معالجة المسألة تتمثل في أن معيار يجب أن ينطبق على الطائرات، وليس فقط على المحركات، وأنه قد يكون من الأسهل إعداد وتنفيذ منهجية دقيقة إذا كانت تقوم على أساس الطائرات الجديدة وتطبق فقط على الطائرات الجديدة، وأنه من الضروري تجنب القياسات المترية والمنهجية التي قد تسهم في إيجاد حوافز ضارة وتأثيرات مضادة على تطوير الطائرات والمحركات، وأن هناك حاجة لمراعاة الاعتبارات التشغيلية لتقادي أي تداعيات غير منشودة. وفي ضوء هذا التوضيح، اقترح على الفريق إضافة فقرة جديدة توصي المجلس بأن يسعى إلى وضع معيار لثاني أكسيد الكربون للطائرات الجديدة، ووافق الفريق على ذلك. ووافق الفريق أيضا على مناقشة المسألة مرة أخرى عند مراجعته لمشروع التوصية رقم ٣.

الفقرة ١٣

ينبغي للايكاو أن ترفع تقريرا كل ثلاث سنوات عن التقدم الشامل الذي حققته الدول على المستوى العالمي.

وافق الفريق على تعديل الفقرة للإشارة إلى أن الايكاو سترفع تقريرا إلى الجمعية العمومية عن التقدم المحرز مرة كل ثلاث سنوات.

مناقشة تقرير "جياك": استعراض أولي لمشروع التوصيات إلى مجلس الايكاو

٢٢- بدأ الفريق النظر في التوصيات الموجهة إلى مجلس الايكاو كما وردت في القسم الثاني من مشروع تقرير "جياك".

٢٣- وافق الفريق على إضافة الفقرة الاستهلالية التالية: "يقدم "جياك" برنامج العمل هذا إلى المجلس حتى يمكن النظر فيه واستعراضه في الاجتماع رفيع المستوى المقترح". ووافق أيضا على إضافة توصية أولى جديدة تقرأ كما يلي: "تأييد برنامج العمل والنظر في التدابير الموصى بها أدناه لتنفيذ البرنامج".

التوصية ١ (يعاد ترقيمها إلى التوصية ٢)

النص الأصلي

الطلب من لجنة حماية البيئة تعديل جداولها الزمنية لتقديم التقارير والتوقعات عن الطيران الدولي وتغيير المناخ بحيث تتزامن مع الجداول الزمنية لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، كلما كان ذلك ممكنا.

وافق الفريق على هذه التوصية بدون تعديل.

التوصية ٢ (يعاد ترقيمها إلى التوصية ٣)

النص الأصلي

الطلب من لجنة حماية البيئة التعجيل بإعداد مقياس جديد لاستخدام الوقود بكفاءة ويمثل على نحو أفضل الأداء الفعلي للطيران الدولي فيما يخص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والنظر في إعداد مقياس جديد لكثافة صافي ثاني أكسيد الكربون، والذي يأخذ أيضا في الاعتبار التام تخفيف الآثار الذي تحقق بفضل الأنواع البديلة للوقود والتدابير القائمة على آليات السوق بمجرد ما تصبح متاحة.

اقترحت رئيسة قسم البيئة، بعد أن لاحظت أن لجنة حماية البيئة تقوم بالفعل بإعداد مقياس جديد لكفاءة استهلاك الوقود، اقترحت تعديل الفقرة للطلب إلى اللجنة أن تواصل إعداد هذا المقياس، وتم قبول هذا الاقتراح. وأكدت أيضا الحاجة إلى تحديد الإطار الزمني المقابل. ولاحظ رئيس الاجتماع الرابع، في هذا الخصوص، أن المجلس سيقوم بتقرير هذا الإطار الزمني. ووافق الفريق على إضافة عبارة "على وجه السرعة" قبل كلمة "بإعداد" للإشارة إلى أهمية هذه الخطوة.

النص المعدل

الطلب من لجنة حماية البيئة التعجيل على وجه السرعة بإعداد مقياس جديد لاستخدام الوقود بكفاءة ويمثل على نحو أفضل الأداء الفعلي للطيران الدولي فيما يخص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والنظر في إعداد مقياس جديد لكثافة صافي ثاني أكسيد الكربون، والذي يأخذ أيضا في الاعتبار التام تخفيف الآثار الذي تحقق بفضل الأنواع البديلة للوقود والتدابير القائمة على آليات السوق بمجرد ما تصبح متاحة.

التوصية ٣ (يعاد ترقيمها إلى التوصية ٤)

النص الأصلي

الطلب من لجنة حماية البيئة إعداد قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون تخص الأنواع الجديدة من الطائرات. وافق الفريق على إضافة عبارة "على وجه السرعة" قبل كلمة "إعداد" بما يعكس أهمية الإجراء. واقترح رئيس الاجتماع الرابع "جياك" إضافة النص المستخدم في الفقرة الجديدة ذات الصلة في برنامج العمل، بالإضافة إلى الصياغة المقترحة في أثناء النقاش، إضافتها بين قوسين، وأن يعود إلى مناقشة هذه المسألة في وقت لاحق، وتمت الموافقة على هذا الاقتراح.

النص المعدل

الطلب من لجنة حماية البيئة على وجه السرعة إعداد قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون تخص الأنواع الجديدة من الطائرات. [ويوصي "جياك" أيضا بأن يطلب المجلس [من لجنة حماية البيئة دراسة إمكانية] السعي إلى إعداد معيار لثاني أكسيد الكربون للطائرات الجديدة].

التوصية ٤ (يعاد ترقيمها إلى التوصية ٥)

النص الأصلي

الطلب من لجنة حماية البيئة وضع متوسط وزن قياسي خاص بالركاب (ضمن الناقلين الجويين في أحد خطوط السير) يُستخدم في حساب مقياس استخدام الوقود بكفاءة.

قدمت رئيسة قسم حماية البيئة، وأيدها عدة أعضاء، اقتراحا بحذف هذه التوصية لأنها مشمولة بالتوصية ٣، ولأن مسألة دورة حياة أنواع الوقود البديلة يناقش من جانب كيانات خارج لجنة حماية البيئة مثل مبادرة الولايات المتحدة لأنواع وقود الطيران التجاري البديلة (CAAFI) والسبيل الأوروبي المستدام للوقود والطاقة البديلة في الطيران (SWAFEA) والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC). وسوف تزود الأمانة لجنة حماية البيئة بمعلومات عن تحليل دورة الحياة لأنواع الوقود البديلة لاستعمالها في صياغة مقياس لكفاءة استهلاك الوقود. واعترض بعض الأعضاء على حذف التوصية ٤، واقترحوا كبديل أن يطلب إلى لجنة حماية البيئة الحصول على بيانات عن صافي المنافع البيئية لدورة حياة أنواع الوقود البديلة، وإتاحتها داخل الإيكاو. واتفق على الإبقاء على هذا الاقتراح بين قوسين.

النص المعدل

يطلب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران جمع بيانات من المنظمات المعنية الأخرى عن صافي المنافع البيئية لدورة حياة أنواع الوقود البديلة وتقديمها للإيكاو.

التوصية ٥ (يعاد ترقيمها إلى التوصية ٦)

النص الأصلي

الطلب من الدول المتعاقدة إطلاع الإيكاو سنويا على بيانات عن استهلاك الوقود والحركة، في صيغة متفق عليها، ووفقا للمادة السابعة والستين من اتفاقية شيكاغو.

لم تعدل هذه التوصية.

التوصية ٦ (يعاد ترقيمها إلى التوصية ٧)

النص الأصلي

الطلب من لجنة حماية البيئة مساعدة الأمانة العامة للإيكاو على إعداد منهجيات عملية ومتناسقة دوليا لحساب البيانات عن التقدم الذي تحرزه الدول المتعاقدة في تحقيق الأهداف التطلعية العالمية والإبلاغ عن هذه البيانات.

لم تعدل هذه التوصية.

٢٤- وافق "جياك" على استئناف النظر في مشروع التوصيات خلال اجتماعاته في اليوم التالي.