



الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

الاجتماع الرابع

مونتريال، من ٢٥ إلى ٢٧/٥/٢٠٠٩

ملخص المناقشات – اليوم الثالث

البند ٤ من جدول الأعمال: المناقشات بشأن المهام التي تم تحديدها خلال الدورات السابقة واختتام هذه العملية بإعداد تقرير للمجلس

مناقشة تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ: مواصلة استعراض مشروع التوصيات المقدمة إلى مجلس الايكاو

١- استأنف الفريق نظره في التوصيات المقدمة إلى مجلس الايكاو الواردة في الباب الثاني من مشروع تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. واقترح إدخال عدد من التعديلات على التوصيات من ٧ إلى ١٠، على النحو المبين أدناه. ولم يتم استعراض التوصيات المتبقية نظرا لعدم كفاية الوقت.

التوصية رقم ٧ (يعاد ترقيمها الى التوصية رقم ٨)

النص الأصلي

الطلب من الدول الأعضاء إطلاع الايكاو سنويا على بيانات عن استهلاك الوقود والحركة، في صيغة متفق عليها، ووفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو.

بالنسبة لاقتراحات الاستعاضة عن كلمة "الطلب" بكلمة "تشجيع" والإشارة إلى تاريخ للبدء، أوضح أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن هناك التزاما قائما للإبلاغ عن مثل هذه البيانات وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو. واقترح بعد ذلك تعديل الفقرة للطلب من الدول الأعضاء مواصلة الإبلاغ عن هذه البيانات. وبالنسبة للنقطة التي أثيرت بشأن الحاجة إلى تقديم المساعدة المالية للبلدان النامية في إطلاع الايكاو على البيانات، أشار نائب رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أنه قد تمت معالجة هذه المسألة في التوصية رقم ٩.

التوصية رقم ٨ (يعاد ترقيمها الى التوصية رقم ٩)

النص الأصلي

الطلب من لجنة حماية البيئة مساعدة الأمانة العامة للايكاو على إعداد منهجيات عملية ومتناسقة دوليا ومعتمدة على أنها قوية من جانب وكالات الأمم المتحدة المعنية لحساب البيانات عن التقدم الذي تحرزه الدول في تحقيق الأهداف الطموحة والإبلاغ عن هذه البيانات.

أشير إلى أن الولايات المتحدة قد قدمت ورقة المعلومات IP/11 بشأن إمكانية استخدام البيانات الرادارية لحساب البيانات عن حرق الوقود والإبلاغ عنها. وبما أن البيانات الرادارية قد أعدت سابقاً، يمكن تقديمها ببساطة مع تجنب تكاليف إقامة برامج جديدة لجمع البيانات عن استهلاك الوقود أو مبادرات جديدة في النمذجة. وبالنسبة إلى القلق الذي أعرب عنه بشأن أن البيانات الرادارية تقوم على افتراضات معيّنة وأنه من الأفضل استخدام البيانات الفعلية، أكد رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران ستحدد جدوى استخدام هذه البيانات لحساب حرق الوقود. وقُدّم اقتراح بحذف العبارة "ومعتمدة على أنها قوية من جانب وكالات الأمم المتحدة المعنية" بما أن الايكاو هي وكالة الأمم المتحدة المعنية بجمع البيانات. واقتراح أيضاً إضافة كلمة "العالمية" بعد عبارة "الأهداف الطموحة".

التوصية رقم ٩ (يعاد ترقيمها الى التوصية رقم ١٠)

النص الأصلي

تكليف الأمانة العامة للايكاو بمواصلة تقديم المساعدة الفنية إلى الدول لجمع البيانات ورصدها والإبلاغ عنها، ولا سيما للبلدان النامية.

قُدّم اقتراح بأن توضع هذه التوصية بعد التوصية رقم ٧ في ضوء الصلة بين هاتين التوصيتين. وبالنسبة لاقتراح آخر لحذف كلمة "لا سيما"، أكد رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أنه في حين أن البلدان النامية هي في أشد الحاجة إلى المساعدة، ينبغي تقديم المساعدة إلى جميع الدول المتعاقدة على النحو المطلوب.

ثم قُدّم اقتراح بتعديل الفقرة ليكون نصها على النحو التالي : "تكليف الأمانة العامة للايكاو بمواصلة تقديم المساعدة الفنية والمالية، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية وفقاً لمبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة، لمساعدتها في جمع البيانات ورصدها وتقديم تقارير إضافية عنها". وتم التشديد، في هذا الصدد، على أن الدول النامية لا تحتاج إلى المساعدة الفنية فحسب ولكن أيضاً إلى المساعدة المالية. وبالنسبة إلى التعليق الذي أدلى به رئيس المجلس بخصوص محدودية الموارد المالية للمنظمة، تم التأكيد على أنه لا يطلب من الايكاو بالضرورة تقديم أموال إضافية للبلدان النامية، بل مساعدتها في وضع الترتيبات اللازمة مع المؤسسات المالية الدولية.

وبالإشارة إلى أن المعلومات عن استهلاك الوقود كانت متاحة بسهولة لأنها كانت عبارة عن تكاليف التشغيل الأولية للناقلين الجويين، أوضحت رئيسة قسم التحليلات الاقتصادية وقواعد البيانات بأنه لن تشكل لهم مسألة تقديم مثل هذه البيانات إلى سلطات الطيران المدني التابعين لها مشكلة كبيرة. ثم تناولت بالتفصيل في حلقات العمل التي عقدت في مختلف الأقاليم التعليمات المقدمة للموظفين في سلطات الطيران المدني في مجال استكمال استمارات جمع البيانات وبشأن التدريب أثناء العمل المتصل بذلك والمتاح لهؤلاء الموظفين في مقر الايكاو.

التوصية رقم ١٠ (يعاد ترقيمها الى التوصية رقم ١١)

النص الأصلي

تكليف الأمانة العامة للايكاو بزيادة تطوير مجموعة من التدابير وضعها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، التي يمكن أن تستخدمها الدول، بما في ذلك التدابير اللازمة لتسهيل الحصول على المساعدة، ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية.

قُدّم اقتراح بتعديل الفقرة للإشارة إلى مجموعة من التدابير التي تشمل تدابير مساعدة البلدان النامية. كما اقترح رئيس قسم البيئة، الذي يشغل أيضاً منصب أمين لجنة حماية البيئة، دمج التوصية رقم ١٤ ("تكليف الأمانة العامة للايكاو ولجنة حماية البيئة بالنظر في تحديد أولويات تحديث الكتاب الدوري رقم ٣٠٣") مع التوصية رقم ١٠.

إدراج توصية جديدة

اقترح رئيس الفريق العامل الخامس إضافة التوصية الثانية للفريق العامل بشأن إنشاء عملية تسمح بإعداد إطار عمل قطاعي عالمي للتدابير القائمة على آليات السوق بعد التوصية رقم ١٠، حتى لو سبق أن وردت في برنامج العمل، وأن تدرج التوصيات الأخرى للفريق العامل الخامس في الجزء السردي الثالث من تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ.

٢- اتفق الفريق على أنه، نظرا لضيق الوقت، سيتم تنقيح التوصيات في ضوء التعليقات والاقتراحات المقدمة والمدرجة كجزء من موجز الرئيس (والذي سينطوي أيضا على الجزء السردي من التقرير)، لمواصلة استعراضها ووضعها في صيغتها النهائية خلال اليومين المقبلين من المناقشات غير الرسمية. وكان من المفهوم أن التوصيات لن تكون ملزمة بنفس المعنى كبرنامج العمل لأنها لم تعتمد بتوافق الآراء في الجلسة العامة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ.

مناقشة تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ: مواصلة استعراض برنامج العمل المقترح

٣- استعرض الفريق بعد ذلك النسخة المنقحة من مشروع برنامج العمل الذي أعده كل من رئيس ونائب رئيس وأمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ ورئيس المجلس في ضوء الآراء المُعرب عنها خلال اليوم السابق للمناقشة. واقترحت تعديلات إضافية عديدة، ومنها التعديلات الأكثر موضوعية الواردة أدناه، والتي تم تلخيصها في نص أعيد النظر فيه مرة أخرى، من جانب الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ ككل ومن جانب فريق صياغة صغير غير رسمي، واعتمدت في نهاية المطاف من جانب الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بتوافق الآراء. ويرد في تذييل هذه الورقة النص المعتمد بتوافق الآراء لبرنامج العمل. وهو لا يعكس المواقف التي تم التوصل إلى توافق في الآراء بشأنها فحسب ولكن أيضا المواقف التي تلقت الدعم ولكن لم يتم التوصل إلى توافق كامل في الآراء بشأنها.

مشروع النص الموحد للفقرة ١ (بعد إدماجها مع الفقرة ٣)

يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بالأهمية الحاسمة لمعالجة تغيير المناخ، وقد وضع خطة عمل للطيران الدولي وتوصل إلى اتفاق عام على أنه ينبغي للايكاو والدول المتعاقدة لديها]، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة]، أن تسعى إلى خفض أو تقليص أثر انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران المدني الدولي على المناخ العالمي، مع مراعاة مبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعدالة لتطوير الطيران الدولي على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو والمبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات كل منها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ وبروتوكول كيوتو.

أشار العديد من الأعضاء إلى أنه من الضروري الإبقاء على عبارة "على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة". وبينما ترغب البلدان النامية في أن تعمل بالتعاون مع الدول المتقدمة لمعالجة تأثير الطيران المدني الدولي على تغيير المناخ، وهي مسؤولية مشتركة، تنص اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغيير المناخ وبروتوكول كيوتو أيضا على المسؤولية المتميزة. وعلى وجه الخصوص، تدعو المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو الأطراف المدرجة في المرفق الأول إلى العمل من خلال الايكاو للخفض أو التقليص من انبعاثات الطيران لديها. وجرى التأكيد على أنه قد تعين على بعض الدول البدء في العملية وأن العبارة المذكورة ستوجه رسالة قوية مفادها التزام الايكاو والدول المتعاقدة لديها بمعالجة الانبعاثات الصادرة عن الطيران.

واعترض أعضاء آخرون على الإبقاء على عبارة "على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة"، مؤكدين بأنها ستكون متكررة، حيث أنه قد سبق التعبير عن هذه الفكرة في الموازنة بين مبدأي عدم التمييز والمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة. وقد اقترح بديلان هما: "على أن تتولى البلدان الأكثر طموحا دور الريادة" و "على أن تتولى البلدان ذات الأهمية

الكبرى في مجال الطيران دور الريادة". وبالنسبة للتعليق المقدم بأنه لا يمكن الإبقاء على البديل الثاني لأنه هناك بلدان نامية كبرى تعتمد برامج بشأن تغيير المناخ، تم التشديد على أن البديل الأول يغطي مثل هذه الدول الطموحة. ويرى بعض الأعضاء أنه كلا البديلين لا يعني نفس المستوى من الالتزام كعبارة "على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة".

ولم يوافق بعض الأعضاء على الإبقاء على عبارة "مع مراعاة"، مؤكداً من جديد تفضيلهم لعبارة "الإقرار"، وهي اللغة المستخدمة في الفقرة ٣ من ديباجة المرفق (ك) من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، أو عبارة "وفقاً".

مشروع النص الموحد للفقرة ٢

بالرغم من إدخال تحسينات جوهرية على قطاع الطيران فيما يخص استخدام الوقود بكفاءة وأثر التدهور الاقتصادي الراهن، يعترف الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن النمو المتوقع للحركة الجوية الدولية سيفوق المكاسب من التحسينات التقليدية في استخدام الوقود بكفاءة والتي أسفرت سنة بعد سنة عن زيادة في إجمالي محروقات الوقود. ويلزم اتخاذ إجراءات إضافية لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من هذه الزيادة المتوقعة في الحركة الجوية الدولية.

قدم اقتراح بحذف كلمة "التقليدية" لأنها لا تضيف أي قيمة. وعارض أحد الأعضاء هذا الحذف، مشدداً على أن التوقعات الحالية تستند إلى التحسينات في استخدام الوقود بكفاءة التي يمكن تحديدها الآن. وهي لا تراعي التطورات المقبلة. واقترح نائب رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه يمكن الاستعاضة عن كلمة "التقليدية" بكلمة "حالياً".

وبالنسبة للاقتراح الآخر بحذف عبارة "انبعاثات غازات الدفيئة من هذه"، أشار رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أن قطاع الصناعة يتوقع أنه بحلول عام ٢٠٥٠ ستكون نسبة كبيرة من حرق الوقود من أنواع الوقود البديلة. ولو حذفت الكلمات المذكورة، فإن هذا سيعني أن الانبعاثات المرتبطة بحرق الوقود ستكون كما كانت في الماضي. وشدد عضو آخر على أن ذلك سيعني أيضاً أن الفريق مهتم بالحد من نمو الحركة الجوية الدولية وليس بمعالجة الانبعاثات.

مشروع النص الموحد للفقرة ٣

يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بإعداد إستراتيجية كي يتسنى للجهد المبذول تحقيق الأهداف الطموحة العالمية.

اقترح نائب رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الاستعاضة عن كلمة "جهد" بكلمة "جهود".

مشروع النص الموحد للفقرة ٤

يكن هدف عام ٢٠١٢ قصير الأجل والذي اتفق عليه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في تحسين متوسط استخدام وقود الأسطول أثناء الخدمة بكفاءة في عمليات الطيران الدولي بمعدل ٢٪ في السنة، والذي يُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم في الطن الكيلومتری الإيرادي المنقول.

لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة.

مشروع النص الموحد للفقرة ٥

اتفق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على تحقيق الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل في شكل استخدام الوقود بكفاءة. ويوصي الفريق بخاص بإدخال تحسينات سنوية من ٢٪ إلى ٢,٥٪ في الفترة الممتدة بين ٢٠١٣ و ٢٠٢٥/٢٠٢٠. ويوصي الفريق بإدخال تحسينات سنوية بنسبة تتراوح بين ٢٪ و ٣٪ في الأجل الطويل من ٢٠٢١/٢٠٢٦ إلى ٢٠٥٠ لتحقيق هدف طموح عالمي يتمثل في استخدام الوقود بكفاءة.

تم استكمال هذه الفقرة لتعكس توصيات الفريق العامل الرابع. وقد وافق الفريق العامل على التوصية بأن تتراوح النسبة المئوية بمعدل معين بدلا من أن تكون محددة حيث أظهر طموحا أكبر بالمقارنة مع الحد الأدنى الذي يمكن تحقيقه.

مشروع النص الموحد للفقرة ٦

اتفق الفريق على خط الأساس لعام ٢٠٠٥.

أشار رئيس الفريق العامل الرابع إلى أن الفريق العامل قد أبدى اهتمامه بخط أساس لا يكون بالضرورة مرتبطا باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ أو بأي تاريخ آخر ولكنه سيتيح إظهار التقدم التراكمي المحرز في تحقيق الأهداف العالمية الطموحة الطوعية. وقد تم اقتراح اثنين من خطوط الأساس، عام ٢٠٠٠ وعام ٢٠٠٥، وبما أنه أيد أحد الأعضاء فقط عام ٢٠٠٠، وافق ذلك العضو على الانضمام إلى بقية أعضاء الفريق والتوصية بعام ٢٠٠٥ بوصفه خط الأساس. وأعرب أحد الأعضاء عن تفضيله لعام ٢٠٠٠ بوصفه خط الأساس. وأعرب عضو آخر من جديد على أنه ليس لخط الأساس صلة بالموضوع عند النظر في تحسين استخدام الوقود بكفاءة سنة بعد سنة، على الرغم من أنه قد يكون ذو صلة عند النظر في الأهداف الممتدة على الأجل الطويل.

مشروع النص الموحد للفقرة ٧

تحدد هذه الأهداف استنادا إلى التوقعات ويوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه سيجري استعراض هذه الأهداف بشكل دوري في ضوء التقدم العلمي والتكنولوجي. ولبلوغ هذه الأهداف، ستكون هناك حاجة إلى استثمارات كبيرة في مجال التقدم التكنولوجي.

لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة.

مشروع النص الموحد للفقرة ٨

بالإضافة إلى الأهداف المتعلقة باستخدام الوقود بكفاءة، نظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في الأهداف التي يمكن أن تعبر عن طموح أكبر. وركزت المناقشات على تحقيق الهدف المتمثل في نمو تعادل الأثر الكربوني بحلول ٢٠٢٥/٢٠٢٥ وذلك في الأجل المتوسط. وناقش هذا الفريق خفض انبعاثات الكربون في الأجل الطويل. ولم يُحرز أي توافق في الآراء في كلتا الحالتين، ويوصي الفريق بإنجاز مزيد من العمل فيما يخص الأهداف في الأجلين المتوسط والطويل.

لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة.

اقترح إدراج فقرة جديدة

اقترح أحد الأعضاء بأن تضاف الفقرة الجديدة التالية للإشارة إلى آراء اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا): "يلاحظ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن اتحاد النقل الجوي الدولي، الذي يمثل الناقلين الجويين الدوليين، قد تعهد بتحقيق نمو تعادل الأثر الكربوني بحلول عام ٢٠٢٥ وخفض الانبعاثات بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠. ولبلوغ هذه الأهداف، قد تحتاج صناعة الطيران الدولي إلى الوصول إلى موازنة الكربون". ومن شأن فقرة كهذه أن تعترف بمنظور خارجي يمكن أن يجري الحكم على الايكوا من خلاله، وكذلك إرساء الأساس اللازم لاتخاذ تدابير أكثر طموحا بصورة طوعية. واقترحت الاستعاضة عن كلمة "موازنة" بكلمة "سوق". واقترح كذلك بيان العبارات الفعلية التي يستخدمها اتحاد النقل الجوي الدولي لدى الإعلان عن أهدافه في الفقرة الجديدة.

وتأكيدا على أن المعلومات التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي هي معلومات أولية وأن أهدافه بعيدة عن أهداف الايكوا، أشار أحد الأعضاء إلى أنه لا ينبغي إدراجها في برنامج العمل. وأكد عضو آخر أن إدراج تلك المعلومات سينطوي على تمييز ضد الرابطات الصناعية الأخرى التي كانت تقدم المعلومات للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. واقترح بدلا من ذلك إدراج الفقرة الجديدة المقترحة في القسم السردي من تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وأشار الرئيس، مبينا أنه يبدو أن ذلك يمثل توافق الآراء، إلى أنه سيتم استعراض الفقرة في وقت لاحق.

اقترح إدراج فقرة جديدة

اقترح أيضا إدراج فقرة جديدة تعكس موافقة بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على أنه سيكون من اللازم والممكن عمليا تحقيق نمو تعادل الأثر الكربوني في الأجل المتوسط.

مشروع النص الموحد للفقرة ٩

لن تمنح الأهداف، بموجب الإستراتيجية الموصى بها، أي التزامات محددة إلى الدول كل على حدة. أما الظروف المختلفة وقدرات ومساهمة كل من الدول النامية والمتقدمة في مساهمة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران وثاني أكسيد الكربون الناتج عن الأنشطة البشرية في الغلاف الجوي فستحدد إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة من الدول في بلوغ الأهداف العالمية.

تم اقتراح ما يلي: الاستعاضة عن كلمة "مساهمة" الثانية بكلمة "تركز"؛ والاستعاضة عن عبارة "انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران وثاني أكسيد الكربون الناتج عن الأنشطة البشرية" بعبارة "انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الأنشطة البشرية"؛ وأن تحل كلمة "يجوز" محل كلمة "يمكن"؛ وإضافة كلمة "الطموحة" قبل كلمة "العالمية".

مشروع النص الموحد للفقرة ١٠

يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه ينبغي للمجلس أن يعتمد مجموعة من التدابير التي وضعها الفريق، والتي يمكن للدول أن تختار منها ما تشاء (أنظر الموقع التالي: <http://www.icao.int>)، وتشمل تطوير التكنولوجيا المتعلقة بالطائرات، وتحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام الهياكل الأساسية، وزيادة كفاءة العمليات، والتدابير الاقتصادية/القائمة على آليات السوق، والتدابير التنظيمية. وينبغي أن تتضمن هذه المجموعة تدابير تيسر الحصول على المساعدة، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية.

اقترح أن يستعاض عن عبارة "ينبغي أن تتضمن" بكلمة "تتضمن".

مشروع النص الموحد للفقرة ١١

قدم الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ جدولاً أولياً يوضح مجموعة التدابير، التي يمكن مواصلة تطويرها بواسطة الإيكاو. ويوصي هذا الفريق أيضا بأنه ينبغي أن تواصل الإيكاو تطوير وتحديث إرشادات موجهة إلى الدول، عند الضرورة، بشأن اعتماد هذه التدابير، بما في ذلك التدابير اللازمة لمساعدة البلدان النامية، وكذلك الحصول على الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة.

مشروع النص الموحد للفقرة ١٢

يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بوجود خلاف بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق عبر الحدود الوطنية.

اقترح دمج هذه الفقرة مع الفقرة الثالثة عشرة.

مشروع النص الموحد للفقرة ١٣

يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يضع مجلس منظمة الإيكاو عملية تحدد إطاراً قطاعياً عالمياً للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى ونتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وذلك للتعبيل بانجاز هذه العملية.

اقترح أن يستعاض عن الفقرة بالنص التالي ليعكس أن هناك أهداف أكثر طموحاً، وأنه قد ترغب بعض الدول الأعضاء في المشاركة بصورة أكثر فعالية في تعزيز هذه الأهداف، وأنه للإيكاو دور مفيد من حيث المساعدة على وضع إطار لتوجيه

تلك الجهود الطوعية: "يشير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أنه قد تختار بعض الدول الأعضاء دعم قطاع الصناعة في تحقيق أهدافها المعلنة بشأن نمو تعادل الأثر الكربوني والتخفيض المطلق للانبعاثات من خلال وضع تدابير قائمة على آليات السوق. ويوصي هذا الفريق الايكاو بوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق يطبق على الطيران الدولي لتوجيه هذه الجهود الطوعية".

وبالإشارة إلى أنه قد تم الاتفاق على الرجوع إلى طموحات الصناعة الواردة في الجزء السردي من تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، أشار أحد الأعضاء إلى أنه ينبغي الاحتفاظ بالفقرة ١٣ في شكلها الحالي. وأكد عضو آخر بأنه ينبغي حذف كلا الفقرتين ١٢ و ١٣ بما أنه لم يتوصل الفريق إلى توافق في الآراء بشأن تطبيق المسائل القائمة على آليات السوق. وشدد أحد الأعضاء، لدى معارضته لحذف هاتين الفقرتين، على ضرورة مواصلة العمل بشأن التدابير القائمة على آليات السوق. وتم التسليم في الفقرة ١٣ بحقيقة أنه يمكن أن يبدأ العمل الآن ولكن عليه أن يأخذ في الاعتبار أعمال الاجتماع الرفيع المستوى والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف. وإيقاف ذلك العمل عن المضي قدما الآن من شأنه أن يخاطر بتأخير العملية.

واقترح عضو آخر، كبديل وعلى افتراض أنه قد جرى دمج الفقرتين، تعديل الفقرة ١٣ ليصبح نصها على النحو التالي: "يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يواصل مجلس الايكاو دراسة التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى ونتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وذلك للتعبيل بإنجاز هذه العملية.".

عارض رئيس الفريق العامل الخامس الاقتراح بحذف الفقرة ١٢، مشدداً على أن الفقرة توضح فقط عدم وجود اتفاق بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق عبر الحدود الوطنية. ثم اقترح حذف كلمة "قطاعياً" وإضافة عبارة "في شكل توجيهات من الايكاو" بعد كلمة "إطاراً" في الفقرة ١٣ لتوضيح أنه لن يتم فرض التدابير القائمة على آليات السوق على الدول، وأن الايكاو ستقدم توجيهات حتى تتمكن تلك الدول التي ترغب في تنفيذ هذه التدابير من القيام بذلك بشكل صحيح. كما اقترح رئيس الفريق العامل الخامس أن يستعاض عن العبارة المقترحة "يواصل دراسة" بعبارة "يعد عملية لدراسة".

واقترح عضو آخر ما يلي كنص توفيقى للفقرة ١٣: "يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يجري مجلس الايكاو المزيد من الدراسة بشأن التدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك وضع إطار عالمي يستند إلى توجيهات الايكاو، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى ونتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وذلك للتعبيل بإنجاز هذه العملية.".

مشروع النص الموحد للفقرة ١٤

يوصي الفريق بأن يضمن مجلس الايكاو معالجة أهم المسائل المرتبطة بتنفيذ هذه التدابير بشكل سليم، في سياق مثل هذا الإطار القطاعي، وبالتحديد ما يلي: (أ) المراعاة التامة لمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعادلة الواردة في اتفاقية شيكاغو؛ (ب) المراعاة التامة للظروف المحددة والفقرات المختلفة لجميع الدول والأقاليم؛ (ج) الاقتصار على اختيار أكثر التدابير كفاءة وفعالية؛ (د) تيسير الامتثال لمعايير صناعة الطيران؛ (هـ) إمكانية تنسيق التدابير القائمة على آليات السوق وعدم قابليتها للتكرار؛ (و) الأخذ في الاعتبار المسائل المتعلقة بالنطاق الجغرافي.

اقترح حذف كلمة "القطاعي". كما اقترح حذف هذه الفقرة لأنها تتعارض مع التعديل المقترح للفقرة ١٣. واقترح كذلك أن تنتقل إلى الجزء الذي ينطوي على توصيات الفريق أو إلى الجزء السردى.

مشروع النص الموحد للفقرة ١٥

يوصي الفريق بأنه ينبغي للمجلس أن يحث الدول على إعداد خطط عمل توضح النهج المقترح في تلك الدول، وتقديم هذه الخطط إلى الايكاو.

أشارت نائبة رئيس الفريق العامل الرابع إلى اقتراحها السابق الداعي إلى الإشارة إلى عتبة حد أدنى لتقديم التقارير إلى الايكاو وذلك للتمييز بين الدول التي لديها قطاعات كبيرة في مجال الطيران الدولي والتي سيطلب منها تقديم خطط عملها

إلى الايكوا، والدول التي لديها قطاعات أقل نموا والتي لن يُطلب منها ذلك، فأكدت على أنه ينبغي الإبقاء على مفهوم الحد الأدنى لخطط العمل، حتى لو لم تحدد نسبة مئوية للعتبة. وأشار رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أن الفريق سيعود لمناقشة هذه المسألة في وقت لاحق.

مشروع النص الموحد للفقرة ١٦

يوصي الفريق بأن يكلف المجلس الأمانة العامة بإعداد وتنفيذ آلية في إطار المادة السابعة والستين من الاتفاقية لجمع بيانات الرصد والتنفيذ من الدول على أساس سنوي والتي تقيّم التقدم المحرز في تحقيق الأهداف العالمية الطموحة.

اقترح أحد الأعضاء حذف هذه الفقرة حيث أنها وردت في التوصية رقم ٦.

مشروع النص الموحد للفقرة ١٧

يوصي الفريق أيضا بأن يسعى المجلس إلى إعداد نهج لتوفير المساعدة الفنية في عملية تقديم التقارير، لا سيما البلدان النامية.

اقترح أحد الأعضاء حذف هذه الفقرة أيضا حيث أنها وردت في التوصية رقم ٩. وكرر عضو آخر اقتراحه بأن يتم تعديل الفقرة للإشارة إلى توفير المساعدة الفنية وأيضا المساعدة المالية وأنه ينبغي حذف كلمة "لا سيما". وأشار الرئيس، في هذا الصدد، إلى أنه قد تم الاتفاق على الإبقاء على كلمة "لا سيما".

مشروع النص الموحد للفقرة ١٨

كما يوصي الفريق بأن يسعى المجلس إلى إعداد قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون تخص الطائرات الجديدة.

اقترح حذف هذه الفقرة لأنها ذات طبيعة فنية وسبق أن وردت في التوصية رقم ٣. ورأى أعضاء آخرون أنه ينبغي الإبقاء عليها في برنامج العمل نظرا لأهميتها. وبالتأكيد على أنه يجب أن تتطابق الفقرة مع التوصية رقم ٣، اقترح أحد الأعضاء أيضا أنه ينبغي تعديلها للإشارة إلى الإسراع بإعداد القاعدة القياسية المتعلقة بثاني أكسيد الكربون. وقدم اقتراح آخر للإشارة إلى "الطرز الجديدة من الطائرات" بدلا من "الطائرات الجديدة".

مشروع النص الموحد للفقرة ١٩

ينبغي للايكوا أن تبلغ الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات بالتقدم التراكمي الذي تحرزه الدول على المستوى العالمي. لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة.

٤- استمع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى تقرير من فريق صياغة غير رسمي صغير بشأن نتائج مناقشاته. واقترح فريق الصياغة إدراج أربع فقرات جديدة، يكون نصها على النحو التالي:

(١) اتفق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على أن قرارات هذا الفريق لا تصدر حكما مسبقا عن نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

(٢) يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالأهمية الحاسمة لمعالجة تغير المناخ، وبالتالي الحاجة إلى السعي إلى إيجاد سبل وطرق لخفض أو تقليص أثر انبعاثات غازات الدفيئة على المناخ العالمي، والناشئ عن الطيران المدني الدولي.

(٣) أ) يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ كذلك بالمبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات كل منها، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

ب) يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ كذلك بأن الإجراءات الرامية إلى معالجة تغير المناخ يجب أن تحترم المبادئ الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو، ولا سيما مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات كل منها، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة.

٤) يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن برنامج العمل لا يتناول الالتزامات الواردة في إطار المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو.

٥- وافق فريق الصياغة على الفقرات الفرعية (١) و(٢) و(٤) ريثما يتم الاتفاق على المجموعة كاملة. وللفقرة الفرعية رقم (٣) صياغتان ولا تزال بحاجة إلى تسوية.

٦- ثم استعرض الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ نسخة معدلة من مشروع برنامج العمل لتحديد العناصر التي تم التوصل إلى توافق في الآراء بشأنها، والعناصر التي لم يتم بعد التوصل إلى توافق في الآراء بشأنها. ووفقا للطلبات المقدمة من الكابتن محمد علي جمجوم (المملكة العربية السعودية) ومن السيدة ن. لوبو (الولايات المتحدة)، وافق الرئيس على أن يشارك المستشارون التابعين لهما مباشرة في مناقشات الفريق.

٧- وبعد إجراء المزيد من المناقشات غير الرسمية بشأن هذه العناصر التي لم يتم التوصل إلى توافق في الآراء بشأنها، نظر الفريق في نص منفتح لمشروع برنامج العمل واعتمده بتوافق الآراء على النحو المبين في التذييل.

البند ١ من جدول الأعمال: الأمور الإدارية

استعراض عملية إصدار تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

٨- أشار أمين الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ إلى أنه، كما تقرر سابقا، سيتم إرسال نسخة من التقرير النهائي إلى المشاركين عن طريق البريد الإلكتروني للتعليق عليه، قبل منتصف يوم ٢٠٠٩/٦/٣ (توقيت مونتريال)، وذلك على تلك الأجزاء التي لم يتم التوصل إلى توافق في الآراء بشأنها فقط والتي قد ثبت أنها لا تعبر عن المناقشات بدقة.

اختتام الاجتماع

٩- أشار رئيس الاجتماع الرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لدى توجيه شكره إلى المشاركين على تعاونهم، إلى أنه كان من دواعي سروره رئاسة الاجتماع الرابع والأخير لهذا الفريق. وأعربت نائبة الرئيس عن تقديرها لأمين هذا الفريق وللأمانة العامة لما بذلوه من جهود.

١٠- وشدد رئيس المجلس على أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ قد يسر عمله في المجلس عن طريق الوصول إلى توافق للآراء بشأن جميع أجزاء برنامج العمل الموصى به. وبالإشارة إلى أن هذا لم يكن سوى الخطوة الأولى في عملية طويلة، أوضح رئيس المجلس إلى أن برنامج العمل سيعرض على نظر المجلس، والاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران المدني الدولي وتغير المناخ في شهر أكتوبر ٢٠٠٩، والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ في شهر ديسمبر ٢٠٠٩ والجمعية العمومية للايكوا في خريف عام ٢٠١٠. وفي الختام، أعرب رئيس المجلس عن تقديره لرؤساء ونواب رؤساء الاجتماعات الأربعة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لتفانيهم في العمل وللمشاركين على تعاونهم.

التذييل

برنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

اعتمد الفريق هذا البرنامج بتوافق الآراء

- ١- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالأهمية الحاسمة لمعالجة تغير المناخ، وبالتالي الحاجة إلى السعي إلى إيجاد سبل وطرق لخفض وتقليص أثر انبعاثات غازات الدفيئة على المناخ العالمي، والناشئ عن الطيران المدني الدولي.
- ٢- وافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ على أن قرارات هذا الفريق لا تصدر حكماً مسبقاً عن نتائج المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.
- ٣- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالمبادئ والأحكام بشأن المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة وقدرات كل منها، على أن تتولى البلدان المتقدمة دور الريادة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو.
- ٤- يقر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بمبادئ عدم التمييز والفرص المتكافئة والعدالة لتطوير الطيران المدني على النحو المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو.
- ٥- في حين لم يُحرز أي توافق آراء، يرى بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن برنامج العمل لا يتناول الالتزامات الواردة في إطار المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو.
- ٦- بالرغم من إدخال تحسينات جوهرية على قطاع الطيران فيما يخص استخدام الوقود بكفاءة وأثر التدهور الاقتصادي الراهن، يعترف هذا الفريق بأن النمو المتوقع للحركة الجوية الدولية سيفوق المكاسب من التحسينات المتوقع جنيهاً حالياً من استخدام الوقود بكفاءة والتي أسفرت سنة بعد سنة عن زيادة في إجمالي محروقات الوقود.
- ٧- يوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بإعداد استراتيجية كي يتسنى للجهود المبذولة تحقيق الأهداف التطلعية العالمية.
- ٨- يكمن هدف عام ٢٠١٢ قصير الأجل والذي اتفق عليه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في تحسين متوسط استخدام وقود الأسطول أثناء الخدمة بكفاءة في عمليات الطيران الدولي بمعدل ٢٪ في السنة، والذي يُحسب على أساس حجم الوقود المستخدم في الطن الكيلومترى الإرادي المنقول.
- ٩- اتفق الفريق على تحقيق الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل في شكل استخدام الوقود بكفاءة. ويوصي الفريق بشكل خاص بإدخال تحسينات سنوية بنسبة ٢٪ في الأجل المتوسط إلى غاية عام ٢٠٢٠. ويوصي هذا الفريق بإدخال تحسينات سنوية بنسبة ٢٪ في الأجل الطويل من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠ لتحقيق هدف تطلعي عالمي يتمثل في استخدام الوقود بكفاءة.
- ١٠- تتحدد هذه الأهداف استناداً إلى التوقعات ويوصي الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأنه سيجري استعراض هذه الأهداف بشكل دوري في ضوء التقدم العلمي والتكنولوجي. ولبلوغ هذه الأهداف، ستكون هناك حاجة إلى استثمارات كبيرة في مجال التقدم التكنولوجي.
- ١١- بالإضافة إلى الأهداف المتعلقة باستخدام الوقود بكفاءة، نظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في الأهداف التي يمكن أن تعبر عن طموح أكبر. وركزت المناقشات على تحقيق الهدف المتمثل في نمو تعادل الأثر الكربوني بحلول عام ٢٠٢٠ وذلك في الأجل المتوسط. وناقش هذا الفريق خفض انبعاثات الكربون في الأجل الطويل. ولم يُحرز أي توافق في الآراء في كلا الحالتين، ويوصي الفريق بإنجاز مزيد من العمل فيما يخص الأهداف ذات الأجلين المتوسط والطويل.

- ١٢- في حين لم يُحرز أي توافق في الآراء، يرى بعض أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أنه سيكون من الضروري والمجدي لتحقيق نمو تعادل الأثر الكربوني في الأجل المتوسط، بخصوص خط الأساس لعام ٢٠٠٥، وكذلك لتحقيق خفض كبير في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الأجل الطويل في مجال الطيران العالمي.
- ١٣- لن تمنح الأهداف، بموجب الاستراتيجية الموصى بها، أي التزامات محددة إلى الدول كل على حدة. أما الظروف المختلفة، وقدرات كل منها ومساهمة الدول النامية والمتقدمة في تركّز انبعاثات الدفينة في الغلاف الجوي فستحدد إلى أي مدى يمكن أن تساهم كل دولة من الدول في بلوغ الأهداف التطلعية العالمية.
- ١٤- يوصي الفريق بأنه ينبغي للمجلس أن يعتمد مجموعة من التدابير التي وضعها الفريق، والتي يمكن للدول أن تختار منها ما تشاء (انظر الموقع التالي: <http://www.icao.int/>)، وتشمل تطوير التكنولوجيا المتعلقة بالطائرات، وتحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام الهياكل الأساسية، وزيادة كفاءة العمليات، والتدابير الاقتصادية/القائمة على آليات السوق، والتدابير التنظيمية. وتتضمن هذه المجموعة تدابير تيسر الحصول على المساعدة، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية.
- ١٥- وقدم الفريق جدولاً أولياً يوضح مجموعة التدابير، التي يمكن مواصلة تطويرها بواسطة الإيكاو. ويوصي هذا الفريق أيضاً بأنه ينبغي أن تواصل الإيكاو تطوير وتحديث إرشادات موجهة إلى الدول، عند الضرورة، بشأن اعتماد هذه التدابير، بما في ذلك التدابير اللازمة لمساعدة البلدان النامية، وكذلك الحصول على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.
- ١٦- ويقر الفريق بوجود خلاف بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق عبر الحدود الوطنية. ويوصي هذا الفريق بأن يضع مجلس الإيكاو عملية تحدد إطاراً لهذه التدابير في مجال الطيران الدولي، مع مراعاة استنتاجات الاجتماع الرفيع المستوى والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، وذلك لتعجيل بإنجاز هذه العملية.
- ١٧- ويوصي الفريق بأنه ينبغي للمجلس أن يحث الدول على إعداد خطط عمل توضح النهج المقترح في تلك الدول، وتقديم هذه الخطط إلى الإيكاو.
- ١٨- ويوصي الفريق بأن يكلف المجلس الأمانة العامة بإعداد آلية وتنفيذها في إطار المادة السابعة والستين من الاتفاقية لجمع البيانات من الدول عن الحركة واستهلاك الوقود، وذلك على أساس سنوي.
- ١٩- ويوصي الفريق أيضاً بأن يسعى المجلس إلى إعداد نهج لتزويد البلدان النامية بالمساعدة الفنية والمالية في عملية تقديم التقارير.
- ٢٠- كما يوصي الفريق بأن يسعى المجلس إلى إعداد قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون تخص الأنواع الجديدة من الطائرات.
- ٢١- ينبغي للإيكاو أن تبلغ الجمعية العمومية مرة كل ثلاث سنوات بالتقدم التراكمي الذي تحرزه الدول على المستوى العالمي.