



الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

الاجتماع الأول

مونتريال، من ٢٥ إلى ٢٧/٢/٢٠٠٨

البند ١ من جدول الأعمال: المسائل الإدارية

اختصاصات الفريق

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

١- الاختصاصات

١-١ ترد في المرفق (أ) بهذه الورقة اختصاصات الفريق، حسبما أقرها المجلس. ولدى استعراض هذه الاختصاصات، أدلى أعضاء المجلس بعدد من التعليقات التي طلب المجلس إحالتها إلى أعضاء الفريق. ولذلك أدرج مقتطف من محضر جلسة المجلس ذي الصلة بهذا الموضوع في المرفق (ب) لعناية الفريق.

٢- الإجراء المعروض على الفريق

١-٢ يرجى من الفريق أن يحيط علما باختصاصات الفريق الواردة في المرفق (أ) وتعليقات المجلس الواردة في المرفق (ب).

المرفق (أ)

اختصاصات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

سيقوم الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بوضع برنامج عمل وإستراتيجية مشتركة متسقين مع المرفق (ك) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ وتقديمهما في توصية إلى المجلس. وسيسترشد الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالاختصاصات التالية:

١- تحديد الأهداف الطموحة الممكنة المتسقة مع المرفق (ك) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢

- (أ) النظر في الأهداف القصيرة والمتوسطة والطويلة الأجل التي توجه برنامج العمل؛
- (ب) مناقشة ما يمكن أن تتضمنه الأهداف الممكنة وتنفيذها والأدوار التي يمكن أن يؤديها مختلف أصحاب المصلحة في تنفيذ هذه الأهداف.

٢- إطار عناصر البرنامج

تحديد مجموعة من الخيارات يمكن أن تنتقي منها الدول ما يساعدها على الحد أو خفض من انبعاثات غازات الدفيئة التي تعزى إلى الطيران المدني الدولي:

- (أ) اتخاذ تدابير تشغيلية أكثر فعالية فيما يخص صيانة وتشغيل الطائرات والمطارات؛
- (ب) التدابير القائمة على آليات السوق: الاتجار بالانبعاثات، والأخذ بعين الاعتبار طبيعة الخطة (العالمية أو الإقليمية أو الوطنية)؛ والبحث في كيفية إمكانية تحقيق مطابقة هذه الخطة وإمكانية تبادلها؛ والنظر في الآليات الكفيلة بتحديد مختلف التدابير المعادلة؛ ووضع معايير مرجعية؛ ومصالح البلدان النامية؛ وفرض الرسوم والضرائب؛ والحوافز الاقتصادية الإيجابية وما إلى ذلك؛
- (ج) التدابير الطوعية بما في ذلك تعويض الكربون؛ وآليات الاعتراف؛ وقياس كفاءة النتائج والتحقق منها؛
- (د) تحسينات إدارة الحركة الجوية بما في ذلك التطورات التكنولوجية التي تأخذ بعين الاعتبار المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية؛
- (هـ) نشر التطورات التكنولوجية مثل الوقود البديل، وتحسين أداء محركات الطائرات، والتطورات في مجال هياكل الطائرات وما إلى ذلك؛
- (و) تحديد أنجع السبل اللازمة لمساعدة الدول على تحقيق تخفيضات الانبعاثات.

٣- تحديد سبل قياس التقدم المحرز

- (أ) قياس انبعاثات غازات الدفيئة التي تطلقها الطائرات؛
- (ب) تقييم النتائج الممكنة لعناصر البرنامج؛
- (ج) مصادر البيانات وجمعها؛
- (د) تحديد الأسس المرجعية (مثل الانبعاثات حسب الراكب أو الأطنان الكيلومترية المتاحة، والانبعاثات حسب المشغل وما إلى ذلك)؛
- (هـ) إصدار توصيات بتقديم التقارير مثل التقدم الذي أحرزته الدول وأصحاب المصلحة.

٤- اعتبارات أخرى

سوف ينفذ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أعماله على أساس توافق الآراء (الإجماع)، وسيتمكن من الاستفادة من الأعمال الفنية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وبأخذ بعين الاعتبار التطورات التي تشهدها هيئات الأمم المتحدة الأخرى ويقدم تقارير دورية.

المرفق (ب)

مقتطف من محضر الجلسة الرابعة عشرة من دورة المجلس ١٨٢ (C-MIN 182/14)

...

الموضوع رقم ٥٠-٣: انبعاثات محركات الطائرات

اختصاصات وأساليب عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

- ١- استعرض المجلس ورقة العمل C-WP/13086 المقدمة من الأمين العام، والتي اقترحت اختصاصات وأساليب عمل للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وكذلك جدولاً زمنياً للاجتماعات التي ستفصح المجال لعقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل الذي وضعه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ قبل الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ المزمع عقده في شهر ديسمبر ٢٠٠٩. وأعرب رئيس المجلس عن تقديره لممثلي الدول الأعضاء في المجلس السبعة الذين قاموا، بالاشتراك مع الأمانة العامة، بإعداد الاختصاصات الموسعة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الواردة في المرفق (أ) بالورقة.
- ٢- أكد ممثل الصين أن النقص في صيانة محركات الطائرات لا يؤثر سلباً على سلامة الطيران المدني الدولي فحسب بل تتجم عنه أيضاً زيادة في الانبعاثات، وأكد أن على عاتق صانعي الطائرات التزاماً بتقديم المساعدة الفنية إلى البلدان النامية. ولذلك اقترح تعديل إطار عناصر البرنامج الوارد في الفقرة ٢ من الاختصاصات المذكورة لإدراج فقرة فرعية جديدة (ز) تنص على ما يلي: "تقديم الدعم الفني إلى البلدان النامية بغية تخفيض انبعاثات الطيران".
- ٣- أعرب ممثل الأرجنتين عن تأييده لهذا الاقتراح ولاحظ أنه يتصل بالفقرة الفرعية (هـ) "نشر التطورات التكنولوجية مثل الوقود البديل، وتحسين أداء محركات الطائرات، والتطورات في مجال هياكل الطائرات وما إلى ذلك". واسترعى النظر إلى الفقرة الفرعية (ب)، فاقترح تعديلها للإشارة ليس إلى مصالح البلدان النامية فحسب بل أيضاً إلى التزاماتها، وفقاً للآراء المعرب عنها خلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. ثم أشار ممثل الأرجنتين إلى الفقرة ٤، التي بينت أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ سوف "يأخذ بعين الاعتبار التطورات التي تشهدها هيئات الأمم المتحدة الأخرى"، فأكد أن ثمة تدابير تتخذ في شتى أقاليم العالم ينبغي أيضاً أخذها بعين الاعتبار. ومن ثم اقترح تعديل الفقرة بحيث يصبح نصها كما يلي: "سوف يأخذ الفريق ... بعين الاعتبار التطورات، ولا سيما التطورات التي تشهدها هيئات الأمم المتحدة الأخرى ...".
- ٤- أيد ممثل البرازيل الاقتراحات التي قدمها ممثلاً للصين والأرجنتين.
- ٥- أكد ممثل جمهورية كوريا أن إطار عناصر البرنامج ينبغي أن يركز على تلك المجالات التي يمكن إحراز نتائج ملموسة فيها من الجهود المشتركة المبذولة، وتساءل عن النتائج المتوقعة من نشر التطورات التكنولوجية المشار إليه في الفقرة ٢ (هـ). وأكد أنه، في معظم الأحوال، تمتلك التكنولوجيا شركات خاصة وأن الحكومات لا يمكنها إرغامها على نقل مثل هذه التكنولوجيا إلى دول أخرى.

٦- أعرب ممثل الهند عن تأييده التام للاقتراح الذي قدمه ممثل الصين وأكد على أن البلدان النامية في حاجة الى دعم فني، فضلا عن الدعم المالي، في جهودها لتحقيق الأهداف العالمية لتخفيض انبعاثات الطيران. ولاحظ أن الأهداف الطموحة المشار إليها في المرفق (ك) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ تتصل بكفاءة استهلاك الوقود في الطيران الدولي فقط ولا تتصل بالتخفيضات في انبعاثات الطيران، واقترح تعديل مقدمة الفقرة ١ والفقرة الفرعية (أ) منها بناء على ذلك.

٧- أكد ممثل المملكة العربية السعودية أن الاختصاصات المنصوص عليها في المرفق (أ)، وخاصة إطار عناصر البرنامج الوارد في الفقرة ٢ منها، متوازنة تماما وروعية فيها مصالح البلدان النامية، وأعرب عن تأييده للموافقة عليها بشكلها الذي قدمت به. وأكد أن الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ سيتم إنشاؤه على أساس التمثيل الجغرافي العادل ولذلك سيضم أعضاء من البلدان المتقدمة والبلدان النامية على السواء. وينبغي أن ينظر الفريق كجزء من مداولاته الشاملة في تعديل إطار عناصر البرنامج الذي اقترحه ممثل الصين. وأعرب ممثل الإمارات العربية المتحدة عن مشاطرته لهذا الرأي.

٨- في معرض الاتفاق أيضا مع التعليقات التي أدلى بها ممثل المملكة العربية السعودية، اقترح ممثل الولايات المتحدة تزويد الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بملخص محضر المناقشة لكي يتسنى للفريق مراعاة الآراء التي جرى الإعراب عنها في تخطيط أولوياته الخاصة وجدول أعماله بالاستناد الى المسائل المعروضة في المرفق (أ). وأعرب ممثل الأرجنتين عن تأييده لهذا الاقتراح.

٩- وأيد ممثلو جنوب أفريقيا وألمانيا وسويسرا أيضا الإجراء المقترح، وكذلك التعليقات المقدمة من ممثلي المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. ولاحظ ممثل سويسرا في هذا الصدد أن الاقتراح الذي قدمه ممثل الصين يمكن أن تشمله الفقرة ٢ (و) "تحديد أنجع السبل اللازمة لمساعدة الدول على تحقيق تخفيضات الانبعاثات".

١٠- بينما وافق ممثل استراليا على الآراء التي أعرب عنها ممثلا الولايات المتحدة وسويسرا، أوضح أن النقطة التي أثارها ممثل الصين يمكن أن تشملها ليس الفقرة ٢ (و) فحسب بل يمكن أن تشملها جزئيا أيضا الفقرة ٢ هـ) المذكورة أعلاه. ثم اقترح تعديلين تحريريين هما: أن تعدل الفقرة ٢ أ) بحذف كلمة "the" للإشارة الى "operation of aircraft and airports"، والاستعاضة عن الجملة الثانية من مقدمة المرفق (أ) ["وسيوستردش الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالاختصاصات التالية:"] بجملة تنص على ما يلي: "بالنسبة لهذا العمل، سينظر الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في الجوانب التالية:". وأخذت الأمانة العامة علما بهذه الاقتراحات.

١١- بينما استرعى ممثل البرازيل النظر الى المرفق (ب) بالورقة بشأن أساليب العمل المقترحة للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، لاحظ في إطار "وظيفة الأعضاء" أن الأعضاء هم "كبار مسؤولي الحكومة على مستوى اتخاذ القرارات، يمثلون جميع الأقاليم، ويضطلعون بمسؤولية الطيران، مع الحرص على مشاركة البلدان النامية والمتقدمة على قدم المساواة". فأوضح أن ذلك لا يتطابق مع ما يتذكره عما تم الاتفاق عليه، وأكد أن النص بصورة محددة على أن الأعضاء هم المسؤولون عن الطيران سيقيد، الى مدى معين، اختيارات الحكومات لممثليها في الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. ومن رأيه أن أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ينبغي أن يكونوا من كبار مسؤولي الحكومة الذين لديهم رؤية واسعة ليس للطيران فحسب بل كذلك لتغير المناخ. وفيما عدا تلك المسألة، رأى ممثل البرازيل أن الورقة كانت حسنة الإعداد للغاية.

١٢- أوضح رئيس المجلس أن الصياغة المذكورة مماثلة للصياغة المستخدمة في الفقرة ٢ أ) من منطوق المرفق (ك) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢. ثم أشار الرئيس الى نقطة أثارها ممثل جمهورية كوريا بصدد حضور مراقبين في اجتماعات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، فبين أنه سيتشاور مع ممثلي الدول الأعضاء في المجلس بشأن

ذلك، عن طريق المراسلة، بمجرد أن يتم إنشاء الفريق. وأكد ممثل المملكة العربية السعودية أنه، نظرا لأن على الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أن يقدم تقريرا الى المجلس بشأن وضعه برنامج عمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، ينبغي أن يعمل الأعضاء بشكل مستقل وألا يتأثروا بمراقبين، وخاصة المراقبين من الوفود لدى الايكاو أو من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

١٣- أشار ممثل جنوب أفريقيا الى الجدول الزمني المقترح لاجتماعات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الوارد في المرفق (ج) بالورقة، فأوصى بموعدين ممكنين للاجتماع الأول للفريق وهما: ٢٠٠٨/٢/٢٢-٢١ و ٢٠٠٨/٢/٢١-٢٠. وفي معرض الدعوة الى موعد ٢٠٠٨/٢/٢٢-٢١، أكد أن ذلك الموعد يسبق مباشرة افتتاح مرحلة المجلس من الدورة ١٨٣.

١٤- ردا على سؤال من رئيس المجلس عما إذا كان يومان سيكفيان للاجتماع الأول للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، لاحظ نائب مدير إدارة النقل الجوي أنه كان يرتقب اجتماعا لثلاثة أيام بالنظر الى نطاق المادة التي لابد من تغطيتها. ولاحظ أن إحدى الصعوبات التي تكتنف تحديد الجدول الزمني للاجتماعات هي أنه لم يتم بعد إنشاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وحقيقة أن الفريق سيضم كبار مسؤولي الحكومة ستعني أن الجداول الزمنية للأعضاء ستكون غير مرنة الى حد ما. وفي حين أكد نائب مدير إدارة النقل الجوي أن ذلك سيقضي من ثم بذل بعض الجهود لتحديد ما بين اثني عشر وخمسة عشر من كبار مسؤولي الحكومة الذين يمكنهم جميعا الاجتماع في الوقت ذاته، أوضح أن ذلك هو سبب أن الورقة اقترحت عقد الاجتماع الأول في الأسبوع الثاني أو الثالث من فبراير ٢٠٠٨ بدلا عن اقتراح مواعيد محددة. وإذ لاحظ أن اجتماعا لثلاثة أيام سيزرّب عليه غياب كبار مسؤولي الحكومة عن مكاتبتهم لأسبوع تقريبا، أكد أنه من غير الواقعي توقع غيابهم لفترة أطول. ولاحظ نائب مدير إدارة النقل الجوي أن اجتماعا ليومين سيزرّب عليه أيضا الغياب لأسبوع، مؤكدا أنه سيكون من الأفضل كسب يوم إضافي لصالح الايكاو من خلال استمرار مداولات الفريق ليوم آخر بدلا عن أن يكون كسبه لصالح مرونة الجداول الزمنية للسفر. ومن ثم اقترح اجتماعا لثلاثة أيام، وهي عادة أيام الثلاثاء والأربعاء والخميس، مع توقع السفر خلال يومي الاثنين والجمعة.

١٥- لاحظ رئيس المجلس أن الأسبوعين الثاني والثالث من فبراير ٢٠٠٨ (١١-٢٠٠٨/٢/٢٢) يمثلان فترة الراحة بين مرحلة اللجان ومرحلة المجلس للدورة ١٨٣، وأوضح أن المواعيد ضمن تلك الفترة الزمنية ستكون الأكثر ملائمة للاجتماع الأول للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. واقترح أن يتم اقتراح عدد من المواعيد على الفريق بمجرد أن يتم إنشاؤه، مع مراعاة الاقتراحات التي قدمها ممثل جنوب أفريقيا والحاجة لضمان وقت كاف لإعداد وثائق الاجتماع، وأن يترك للأعضاء تقرير مواعيد اجتماعهم.

١٦- بينما أعرب ممثل كندا عن تأييده التام للتعليقات التي قدمها نائب مدير إدارة النقل الجوي بصدد مدة الاجتماع المذكور وأسباب مدته، أكد أن تحليله لإمكانية حضور كبار مسؤولي الحكومة كان في صميم الموضوع تماما. وفي حين أكد أن كثيرا من المسؤولين المذكورين سيرغبون في الحصول على الوثائق الكترونيا قبل الاجتماع الأول بوقت طويل، أكد أن أي عمل يمكن انجازه قبل الاجتماع الأول سيجعل الاجتماع المذكور أكثر إنتاجية. وأكد ممثل كندا على أهمية حضور الأعضاء الى الاجتماع وهم على استعداد تام. ووافق على أن كبار المسؤولين لن يكون لديهم الكثير من الوقت لحضور اجتماع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وأعرب عن تأييده لمدة ثلاثة أيام. ورأى رئيس المجلس أيضا أن ثلاثة أيام ينبغي أن تكون الفترة القصوى للاجتماع وأن العمل ينبغي أن يبدأ مقدما.

١٧- وكذلك أعربت ممثلة ألمانيا عن تأييدها لفترة ثلاثة أيام. وأعربت عن قلقها إزاء وضع مواعيد محددة للاجتماع الأول للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في الأسبوع الثاني أو الثالث من فبراير ٢٠٠٨، وأكدت على أنه قد يصعب على جميع كبار المسؤولين الاجتماع في غضون ستة أسابيع من عيد الميلاد والقيام بالتحضيرات للاجتماع

على النحو الملائم قبل تلك الفترة. وبينما ذكّرت ممثلة ألمانيا بأنه سبق أن اقترح عقد الاجتماع الأول للفريق إما في فبراير أو مارس ٢٠٠٨، اقترحت أن يتيح المجلس للرئيس المرونة اللازمة للتشاور مع أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ لتقرير ما إذا كان بمقدورهم الاجتماع في الأسبوع الثاني أو الثالث من فبراير ٢٠٠٨ أو في الأسبوع الأخير من مارس ٢٠٠٨، بعد عيد الفصح، عندما سيكون المجلس أيضا في فترة راحة.

١٨- أيد ممثل استراليا هذا الاقتراح وأكد على أهمية المرونة في التعامل مع مثل هذا العدد الكبير من كبار المسؤولين. كما أعرب ممثلا جنوب أفريقيا والسلفادور عن تأييدهما للاقتراح.

١٩ أعاد ممثل المملكة المتحدة الى الأذهان الإمكانية التي سبقت إثارتها والمتمثلة في عقد اجتماع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ خلال دورة المجلس اذا كان ذلك هو الوقت الوحيد الذي سيتمكن فيه الأعضاء من الاجتماع، وأكد أنه، نظرا لأهمية الاجتماع وأهمية أن يحضره جميع الأعضاء، ينبغي تمديد المرونة الى أقصى مدى ممكن وأنه ينبغي الأخذ بذلك الخيار.

٢٠- عند القيام من ثم باتخاذ الإجراء المقترح في ورقة العمل C-WP/13086، بالصيغة التي عدله بها رئيس المجلس في ضوء تبادل الآراء، قام المجلس بما يلي:

(أ) أقر اختصاصات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ الواردة في المرفق (أ) بالورقة، بناء على الفهم أن الفريق سيعرضه عند استعراضه لهذه الاختصاصات التعليقات التي وردت بشأنها في أثناء المناقشات.

(ب) أقر أساليب عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ الواردة في المرفق (ب) بالورقة، على أساس فهم أن كلمة ("بالإجماع") ستضاف الى العنوان الأخير "عملية اتخاذ القرارات": بعد عبارة "بتوافق الآراء".

(ج) وافق على جدول اجتماعات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغيير المناخ الوارد في المرفق (ج) بالورقة، على أساس الفهم أن التواريخ المحددة للاجتماع الأول للفريق سيحددها الفريق نفسه.

...