



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

مونتريال، من ٧ إلى ١٠/٩/٢٠٠٩

موجز القرارات

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

افتتاح الاجتماع

١ - افتتح رئيس المجلس السيد روبرتو كوبيه غونزاليس الاجتماع الرفيع المستوى. وشدد الرئيس في كلمته، على ضرورة أن يبين هذا الاجتماع الدور القيادي للافكاو باستعراض برنامج العمل الذي أعدّه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (GIACC)، وأن يوصي باتخاذ خطوات إضافية ضرورية لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي بهدف تقديم اقتراحات ملموسة إلى الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩.

انتخاب رئيس الاجتماع ونائبه

٢ - بعد ترشيحه من قبل السعودية تساندها جنوب أفريقيا والمكسيك ومصر وقطر واكوادور، جرى انتخاب السيد ياب أونغ هينغ، المدير العام لهيئة الطيران المدني لسنغافورة، رئيساً للاجتماع، وأنتخب السيد فاليري م. أوكولوف، نائب وزير النقل في الاتحاد الروسي، نائباً لرئيس الاجتماع.

أمانة الاجتماع

٣ - أخذ الاجتماع علماً بأن الأمين العام، السيد ر. بنجامان، سيكون أميناً للاجتماع، وسيعاونه كلا من السيدة ف. أودوتولا، مديرة ادارة النقل الجوي، والسيد ج. بيغن رئيس مكتب التنسيق والايادات والاتصالات، بصفة مستشارين، وكذلك ستكون السيدة ج. هوبي، رئيسة قسم البيئة في ادارة النقل الجوي، نائبة لأمين الاجتماع. وسيقوم عدد آخر من كبار الموظفين بالمساهمة أيضاً، وستوضع جميع موارد الأمانة العامة بتصرف الاجتماع.

البند ١ من جدول الأعمال: الأهداف الطموحة وخيارات التنفيذ

٤ - راجع المجلس ورقة العمل HLM-ENV/09-WP/3 (قرار المجلس بشأن عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ)، وورقة العمل HLM-ENV/09-WP/4 (تقرير الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ)، وورقة العمل HLM-ENV/09-WP/5 (الأهداف الطموحة وخيارات التنفيذ)، التي قدمتها الأمانة العامة، إلى جانب أوراق عمل قدمتها: السويد بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) (HLM-ENV/09-WP/14)، وكندا والمكسيك والولايات المتحدة (HLM-ENV/09-WP/25)، وأستراليا (HLM-ENV/09-WP/21)، والإمارات العربية المتحدة (WP/24)، ومن المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والمجلس التنسيقي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) (HLM-ENV/09-WP/19)، والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) (HLM-ENV/09-WP/22)، إلى جانب أربع ورقات معلومات مقدمة من الأمانة العامة.

- ٥ - وعبر جميع المشاركين الذين أدلوا بمداخلاتهم عن تقديرهم لعمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (GIACC) ودعمهم لقرار مجلس الايكاو. وأقروا بأن برنامج العمل بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ يعد خطوة أولى ايجابية في إطار الجهود التي تبذلها الايكاو بشأن معالجة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي. كما أقروا بالحاجة إلى أن يستمر قطاع الطيران في التطور بصورة مستدامة.
- ٦ - هناك دعم عام لكي تواصل الايكاو ممارسة دورها القيادي ولضرورة قيامها بتوفير مساهمة ملموسة لعملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف بشأن كيفية معالجة تأثير الطيران الدولي على تغير المناخ. كما أشير إلى أنه بالنظر إلى النمو المتوقع في القطاع في العقود القادمة، فإن الأهداف الطموحة بتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً التي أوصى بها الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لن تؤدي إلى التقليل المطلق لانبعاثات الطيران من غاز ثاني أكسيد الكربون على الأجل الطويل.
- ٧ - أوضحت بعض الدول أنه من الضروري وضع المزيد من الأهداف الطموحة في مجال خفض الانبعاثات الدولية على الأجلين المتوسط والطويل لمعالجة النمو المتزايد لانبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي. وشملت الاقتراحات المقدمة من بعض الدول بشأن المزيد من الأهداف الطموحة:
- أ) فيما يتعلق بالأجل المتوسط: النمو الكربوني المحايد مع حلول سنة ٢٠٢٠ (مع استخدام سنة ٢٠٠٥ كأساس)، وخفض الانبعاثات مع حلول سنة ٢٠٢٠ إلى ما دون مستويات سنة ٢٠٠٥، مع هدف ثانوي لتحسين كفاءة الوقود سنوياً بنسبة ٢٪ من المساهمات التكنولوجية والتشغيلية للسنوات من ٢٠١٣ إلى ٢٠٢٠؛
- ب) فيما يتعلق بالأجل الطويل: تخفيضات الانبعاثات بحلول عام ٢٠٥٠، بما في ذلك تخفيض ٥٠ بالمائة مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥ وخفض الانبعاثات تمثيلاً مع هدف عدم رفع المستوى العالمي للحرارة بأكثر من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل التصنيع.
- ٨ - اقترح قطاع صناعة الطيران تبني أهدافه في مجال الطيران الموصى بها جماعياً، بما في ذلك تحسين كفاءة ثاني أكسيد الكربون سنوياً بنسبة ١,٥٪ حتى عام ٢٠٢٠، والنمو المحايد للكربون من عام ٢٠٢٠ فصاعداً، وهدفاً طويل الأجل بـ ٥٠٪ في عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥.
- ٩ - عبر بعض المشاركين عن وجهة نظر مفادها أنه يصعب الاتفاق بشأن المزيد من الأهداف الطموحة في هذا الاجتماع. وأشاروا إلى أنه في ضوء الولاية التي منحها قرار الجمعية العمومية الأخير ٣٦-٢٢، المرفق (ك) ومع الأخذ في الاعتبار لمبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة (CBDR) التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، فإن موقف توافق الآراء الذي أعده الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (GIACC) بشأن أهداف كفاءة الوقود على الأجل القصير والمتوسط والطويل ينبغي المحافظة عليه. واقترح مشاركون آخرون أنه ينبغي إنشاء عملية لإعداد اقتراحات بشأن المزيد من الأهداف الطموحة بهدف استكمال موقف الايكاو في أثناء الدورة ٣٧ للجمعية العمومية في عام ٢٠١٠، مع الأخذ في الحسبان نتائج مؤتمر الأطراف الخامس عشر.
- ١٠ - اقترح المجلس الدولي لطيران الأعمال، تدعمه دول عديدة، أن تنتظر الايكاو في وضع مقاييس غير حجم الوقود المستخدم لكل طن كيلومتری إيرادي منقول يمكن استخدامه لتحديد أهداف كفاءة الوقود فيما يخص صغار المشغلين.
- ١١ - وأنشأ الرئيس فريقاً غير رسمي تحت إشرافه من أجل تسهيل المزيد من المناقشات بشأن الأهداف الطموحة. ويتشكل الفريق من ممثلين من ١٨ دولة. وأحاط الرئيس الاجتماع علماً أن أي توصيات صادرة عن الفريق غير الرسمي سيتم عرضها مرة أخرى على الجلسة العامة لكي ينظر فيها الاجتماع.

البند ٢ من جدول الأعمال: اقتراحات إستراتيجيات وتدابير لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات

١٢- راجع الاجتماع ورقة العمل HLM-ENV/09-WP/6 (اقتراحات إستراتيجيات وتدابير لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات)، وورقة العمل HLM-ENV/09-WP/7 (الوسائل التقنية والتشغيلية لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات)، والورقة HLM-ENV/09-WP/8 (الأدوات القائمة على آليات السوق وتغير المناخ)، والورقة التي قدمتها الأمانة العامة HLM-ENV/09-WP/9 (أنواع الوقود البديل للطيران)، إلى جانب أوراق عمل ذات علاقة قدمتها السويد بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) (HLM-ENV/09-WP/15)، ونيجيريا نيابة عن الدول الأفريقية (HLM-ENV/09-WP/28) ومصر (HLM-ENV/09-WP/20)، والإمارات العربية المتحدة (HLM-ENV/09-WP/23)، والهند (HLM-ENV/09-WP/26)، ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO) (HLM-ENV/09-WP/13)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) (HLM-ENV/09-WP/27).

١٣- كان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي أن تواصل الايكاو الاضطلاع بدور قيادي بشأن كل المسائل المتعلقة بالطيران بما في ذلك المسائل المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ. وكان هناك أيضا اتفاق عام على أن النهج الشامل سيكون ضروريا لتحقيق تخفيضات في انبعاثات الطيران. وكان ثمة تأييد واسع النطاق لأن تستمر الايكاو في وضع مجموعة من التدابير، تشمل تدابير لتقديم المساعدة إلى البلدان النامية، وعملية لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق في الطيران الدولي، وتسهيل تطوير واستخدام أنواع الوقود البديل للطيران.

١٤- أظهرت المناقشات بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق اختلاف الآراء المعرب عنه خلال مداوالات الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. أظهر العديد من الدول الحاجة لأن تضطلع الايكاو باتخاذ الخطوات الضرورية من أجل اعداد اطار للتدابير القائمة على السوق يستند إلى نتائج هذا الاجتماع وإلى نتائج مؤتمر الأطراف الخامس عشر. واقترح العديد من الدول قضايا محددة يتم أخذها في الاعتبار ازاء اعداد مثل هذا الاطار تشمل:

- أ) تقييم المساهمة المحتملة للتدابير القائمة على السوق في جهود تخفيضات الانبعاثات العالمية المرتقبة فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي.
- ب) كيفية وصول قطاع الطيران الدولي إلى التدابير القائمة على السوق.
- ج) احتمال زيادة الموارد من جراء استخدام التدابير القائمة على السوق.
- د) كيفية الاستخدام الأمثل لمثل هذه الموارد مع الأخذ في الاعتبار لاحتياجات مختلف الدول والاحتياجات المحددة لأنشطة التخفيف والتكيف.

١٥- لاحظ العديد من المشاركين أن أي إستراتيجيات لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي ينبغي أن تُراعى فيها المبادئ ذات الصلة لاتفاقية شيكاغو ولاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وأعربوا أيضا عن تأييدهم لوجهة النظر أن التنفيذ الناجح للتدابير يتوقف على ظروف وطنية محددة والاحتياجات والقدرات في مجال التكنولوجيا وعلى توفير الموارد المالية الكافية.

١٦- أقر المشاركون بالدور المحتمل الذي يمكن أن تؤديه أنواع الوقود البديل في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران. ولوحظ أن استخدام أنواع الوقود البديل يرتبط بظروف وطنية محددة. وأحاط المشاركون علما بأن مؤتمرا بشأن الطيران وأنواع الوقود البديل سيعقد في ريو دي جانيرو في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩. ينبغي أن تبلغ نتائج هذا الاجتماع إلى علم اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

البند ٣ من جدول الأعمال: سبل قياس التقدم المحرز

١٧- استعرض الاجتماع ورقة العمل HLM-ENV/09-WP/10 (سبل قياس التقدم المحرز)، التي قدمتها الأمانة العامة، وورقة عمل مرتبطة بها قدمتها السويد بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) (HLM-ENV/09-WP/16).

١٨- كان هناك اتفاق عام على أنه ينبغي للايكوا أن تتقلد دور الريادة في إنشاء آلية لقياس/تقدير ورصد انبعاثات غازات الدفيئة العالمية الناشئة من الطيران المدني والتحقق منها.

١٩- وتمشيا مع قرار المجلس، جرى الإقرار بالحاجة إلى توفير المساعدة الفنية والمالية في عملية الإبلاغ للدول النامية، والدور الهام الذي يمكن أن تلعبه الايكوا في هذا الخصوص.

٢٠- وهناك اتفاق أيضا بشأن أهمية قيام الدول بتقديم الدعم للايكوا عن طريق توفير بيانات بشأن الحركة الجوية واستهلاك الوقود بموجب المادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو حسبما أوصى به الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وتعزيز قدراته على وضع النماذج.

٢١- وأقر الاجتماع بحاجة المجلس للمزيد من النظر في نظام للإبلاغ لا تترتب عنه أعباء إضافية ويكون متماشيا مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وغيره من متطلبات الإبلاغ.

٢٢- وفيما يتعلق بقرار المجلس عن خطط عمل الدول، فقد أعربت أغلبية المشاركين عن رأي مفاده أنه يتعين على الايكوا وضع بأسرع ما يمكن الإرشادات الضرورية للدول والنظر في الاستثناء من قاعدة الحد الأدنى لتفادي إلقاء أعباء إدارية غير ضرورية على عاتق الدول التي لا تقوم بأنشطة كبيرة في مجال الطيران الدولي.

البند ٤ من جدول الأعمال: الموارد المالية والبشرية

٢٣- استعرض الاجتماع ورقة العمل HLM-ENV/09-WP/11 (الموارد المالية والبشرية) التي قدمتها الأمانة العامة، الى جانب ورقة عمل مرتبطة بها قدمتها السويد بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) (HLM-ENV/09-WP/17).

٢٤- كان هناك اتفاق عام على أنه من أجل التقدم في تنفيذ توصية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ المتصلة بالموارد المالية والبشرية، حسبما يشار إليها في ورقة العمل HLM-ENV/09-WP/11، فمن الضروري أن تؤدي الإيكوا دور الميسر لمساعدة الدول التي تحتاج إلى موارد مالية وللتعاون مع وكالات أخرى في هذا الصدد.

٢٥- أعرب بعض المندوبين عن رأي مفاده أن التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي في اتفاق مستقبلي بشأن تغير المناخ يمكن أن تؤدي دورا مهما لادراك موارد مالية للدول النامية. وأعرب مندوبون آخرون عن الرأي أن مدى المساعدة للدول النامية من حيث الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات سيقرر، الى حد كبير، مدى تنفيذ الدول النامية لخطط العمل وتحقيقها للأهداف.

٢٦- بالنسبة إلى الدعم المالي من الدول لنشاطات الإيكوا المتعلقة بالبيئة، أقرت جميع الدول بالحاجة الى موارد كافية لدعم نشاطات الايكوا المتعلقة بالبيئة بما يتماشى مع الدور القيادي المتوقع أن تؤديه الايكوا في هذا المجال. وأقر الاجتماع بأهمية مساهمة الدول الأعضاء في صناديق التبرعات البيئية لدعم النشاطات المتعلقة بالبيئة، وبأنه يتعين اعطاء الأولوية الواجبة لمثل هذه النشاطات في الميزانية البرنامجية المقبلة للايكوا.

- انتهى -