



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

مونتريال، من ٧ إلى ١٠/٩/٢٠٠٩

موجز القرارات

٢٠٠٩/١٠/٧

(الجلسة الصباحية)

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 للايكاو 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 واكادور، 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)، والتي قدمتها الأمانة العامة للإيكاو، إلى جانب أوراق عمل قدمتها: السويد بالنسبة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) (HLM-ENV/09-WP/14)، ومن كندا والمكسيك والولايات المتحدة (HLM-ENV/09-WP/25)، ومن أستراليا (HLM-ENV/09-WP/21)، ومن الإمارات العربية المتحدة (HLM-ENV/09-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)، ومن المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) (HLM-ENV/09-WP/22)، إلى جانب أربع ورقات معلومات مقدّمة من الأمانة العامة.

٥ - وعبر جميع المشاركين الذين أدلوا بمدخلاتهم 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 النمو 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 أن 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.

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 وصناعة الطيران بشأن المزيد من الأهداف الطموحة: هدفاً في الأجل المتوسط بشأن النمو الكربوني المحايد مع حلول سنة ٢٠٢٠ (مع استخدام سنة ٢٠٠٥ كأساس)، وخفض الانبعاثات بشكل مطلق مع حلول سنة ٢٠٢٠ بالمقارنة مع مستويات سنة ٢٠٠٥، وأهدافاً في الأجل الطويل بشأن خفض الانبعاثات بنسبة ٥٠ في المائة مع حلول سنة ٢٠٥٠، وخفض الانبعاثات بشكل مطلق يتوافق مع هدف عدم رفع المتوسط العالمي للحرارة بأكثر من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل التصنيع.

٨ - 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) 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 لنتائج مؤتمر الأطراف الخامس عشر.

٩ - 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.

الاستنتاجات^١:

١٠ - توصل الاجتماع إلى ما يلي:

أ) يقدم برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ كما أوصى به الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ والمعتمد من مجلس الايكاو، أساساً جيداً لإطار عمل عالمي للتصدي لتأثير الطيران الدولي على تغير المناخ.

^١ سيتم الإبلاغ لاحقاً خلال الاجتماع عن الاستنتاجات والتوصيات المتصلة بمستوى الطموح وعن تنفيذ الأهداف الطموحة.

- (ب) حاجة قطاع الطيران الدولي للمساهمة في الجهود العالمية للتصدّي لتغيّر المناخ، مع أخذ حصته من المسؤولية بعين الاعتبار.
- (ج) اتخذت صناعة الطيران خطوات استباقية باقتراح أهداف لخفض الانبعاثات للقطاع، أي أهداف اتحاد النقل الجوي الدولي بشأن النمو الكربوني المحايد من سنة ٢٠٢٠، وخفض الانبعاثات بنسبة ٥٠ في المائة مع حلول سنة ٢٠٥٠.
- (د) إن الأهداف الطموحة التي اعتمدها المجلس فيما يتعلق بالتحسين السنوي لكفاءة الوقود للطيران المدني الدولي، بنسبة ٢ في المائة على الأجل القصير والأجل المتوسط والأجل الطويل حتى ٢٠١٢ و ٢٠٢٠ و ٢٠٥٠، على التوالي، لن تؤدي الى خفض الانبعاثات المطلقة لثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران.

— انتهى —