



الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

مونتريال، من ٧ إلى ٩/١٠/٢٠٠٩

البند ١ من جدول الأعمال: الأهداف الطموحة وخيارات التنفيذ

الأهداف الطموحة

(ورقة مقدمة من السويد، بالنيابة عن الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء^١،
ومن الدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢)

الموجز

تعرض هذه الورقة التدابير التي ينبغي أن تتخذ على مستوى الايكاو فيما يتعلق
بتحديد الأهداف الطموحة.
يرد الإجراء المعروض على الاجتماع الرفيع المستوى في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ تعتبر الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني أن التقرير الختامي للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ (GIACC) والقرار الذي اتخذته المجلس خلال دورته ١٨٨، يضعان أساساً مهماً لاعداد استراتيجية الايكاو لمعالجة أثر الطيران الدولي في تغير المناخ. وتقتصر الورقة التدابير التي يجب أن تتخذ على مستوى الايكاو فيما يتعلق ببعض المسائل التي سيبحثها الاجتماع الرفيع المستوى لاطهار استعداد الطيران الدولي للاسهام بفاعلية في خفض انبعاثات غازات الدفيئة بصفة عامة والتأكيد بذلك على الدور الرئيسي للايكاو أمام الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، المقرر عقده في كوبنهاغن في ديسمبر ٢٠٠٩. وينبغي استعراض الأهداف والجداول الزمنية على ضوء نتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية.

٢-١ وتتطلب الأهداف الطموحة الرامية الى التخفيف من الآثار على تغير المناخ وهي الأهداف التي تتوافق مع الابقاء على متوسط ارتفاع درجات الحرارة على الصعيد العالمي في معدل لا يتجاوز درجتين مئويتين فوق المستويات التي سبقت المرحلة الصناعية كما تم الاتفاق على ذلك في منتدى مجموعة البلدان الثمانية والاقتصادات الرئيسية، مساهمة جميع

^١ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وقبرص، والجمهورية التشيكية، والدانمرك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وأيرلندا، وإيطاليا، ولافتيا، ولبنان، ولكسمبرغ، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد، والمملكة المتحدة. وجميع هذه الدول الـ ٢٧ هي أيضاً أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاو).

^٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وكرواتيا، وجورجيا، وآيسلندا، وموناكو، والجزر الأسود، والنرويج، وجمهورية مولدوفا، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وتركيا، وأوكرانيا.

القطاعات الاقتصادية، بما فيها الطيران الدولي الذي يشكل مصدراً كبيراً ومنتامياً للانبعاثات. ولذلك فإن تحديد أهداف ملزمة في مجال تخفيض انبعاثات الطيران الدولي يعتبر جزءاً مهماً من هذه الاستراتيجية الشاملة. وكما هو الحال فيما يتعلق بالمفاوضات الدولية بشأن تغير المناخ، ستكون ضرورة تقديم مساعدة مالية للدول الأقل نمواً بشأن التخفيف والتكيف نقطة مهمة للمناقشة. وستناقش هذه المسائل على نطاق أكثر شمولاً في إطار مفاوضات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. ومع ذلك يعتبر الاجتماع الرفيع المستوى فرصة فريدة للإيكاو للمساهمة في هذه العملية واقتراح ما يمكن أن يحققه الطيران الدولي، ومن ثم اعداد مساهمة الإيكاو في الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المزمع عقده في كوبنهاغن. ولا ينبغي أن تكون الموافقة على أن درجة ما من الطموح هي في الواقع أمر ممكن بالنسبة للطيران سبباً في تفويض مواقف الدول المتعاقدة في مفاوضات الاتفاقية الإطارية حيث سيتعين على هذه الدول أن تحدد في هذه المفاوضات الأهداف الملزمة الملزمة.

٢- الأطر الزمنية

١-٢ من أجل تيسير التعاون الضروري بين الإيكاو والاتفاقية الإطارية، ينبغي أن تخضع الأهداف المعتمدة لنفس الجداول الزمنية. وعلى هذا الأساس اقترح الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أعوام ٢٠١٢ و ٢٠٢٠ و ٢٠٥٠ بوصفها التواريخ المستهدفة للملائمة لتحقيق الأهداف القصيرة الأجل والأهداف المتوسطة الأجل والأهداف الطويلة الأجل على التوالي. ولكن بما أن الجداول الزمنية لنظام الاتفاقية الإطارية لفترة ما بعد عام ٢٠١٢ لم تحدد بعد، ينبغي التسليم بأنه ربما تدعو الحاجة إلى تكييف أهداف الإيكاو في مجال تغير المناخ لتتضمن الجداول الزمنية الأخرى التي قد يتم تحديدها في إطار عملية الاتفاقية الإطارية.

٢-٢ وتتطلب الأهداف المدرجة في إطار الحد من انبعاثات غاز الدفيئة أو تخفيضها اعتماد خط أساس لقياس التقدم التراكمي. وكما هو الحال أيضاً بالنسبة للتواريخ المستهدفة، ينبغي أن يكون أي خط أساس يُحدد متسقاً مع الأطر الزمنية للاتفاقية الإطارية.

٣- مستوى الطموح المعقول وجدوى الأهداف

١-٣ الأهداف القصيرة الأجل

١-١-٣ أوصى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يكون الهدف القصير الأجل للفترة ٢٠١٠-٢٠١٢ هو زيادة كفاءة الأساطيل العاملة في الخدمة في مجال الطيران المدني الدولي فيما يتعلق باستهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً. وسيمثل هذا الهدف زيادة تراكمية في كفاءة استهلاك الوقود بما يربو على نسبة ١٣ في المائة ابتداءً من عام ٢٠٠٥ كسنة أساس. ويوضح هذا الهدف القصير الأجل، على أساس حساب متوسط الزيادة السنوية في الكفاءة في استهلاك الوقود منذ عام ١٩٩٠، استمرار الجهود الحالية الرامية إلى زيادة هذه الكفاءة قبل أن تدخل أي تدابير أخرى جديدة حيز التنفيذ.

٢-٣ الأهداف المتوسطة الأجل

١-٢-٣ أوصى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأن يكون الهدف المتوسط الأجل للفترة ٢٠١٣-٢٠٢٠ هو زيادة كفاءة الأساطيل العاملة في الخدمة في مجال الطيران المدني الدولي فيما يتعلق باستهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً. وسيمثل هذا الهدف زيادة تراكمية في كفاءة استهلاك الوقود بما يربو على نسبة ٢٦ في المائة ابتداءً من عام ٢٠٠٥ كسنة أساس. وسيكون اعتماد الإيكاو لهذا الهدف الرامي إلى زيادة الكفاءة في استهلاك الوقود بمثابة خطوة إيجابية أولى. وعلى نحو ما تم التأكيد عليه في برنامج عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، سيتطلب استمرار هذه الزيادة في الكفاءة في استهلاك الوقود على مدى فترة طويلة استثمارات إضافية كبيرة من جانب الدوائر الصناعية والسلطات

العامة في مجال التطوير التكنولوجي والتشغيلي. وربما يكون تحقيق هذا الهدف أمراً صعباً، ولكنه لا يتضمن كل إمكانيات الطيران الدولي في مجال تخفيف الانبعاثات نظراً إلى أنه يقتصر على التحسينات التشغيلية والتكنولوجية دون سواها. وهذه الجهود ضرورية ولكنها غير كافية إذا ما أرادت الإيكاو أن تتجز برنامجاً طموحاً فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ حسب ما تم الاتفاق عليه في المرفق (ك) بقرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٣٦-٢٢. وتعني الأهداف الرامية إلى تحقيق الكفاءة في استهلاك الوقود دون غيرها أن انبعاثات غاز الدفيئة بسبب الطيران ستستمر في الزيادة مع توقع الزيادة في الطلب على السفر الجوي بمعدل أعلى من نسبة الزيادة الشاملة في الكفاءة في استهلاك الوقود البالغة نسبة ٢ في المائة. ولذلك سيكون من المهم تحديد هدف يتجاوز ذلك.

٣-٢-٢ وقد ساهمت صناعة الطيران الدولية مساهمة مفيدة في عمل الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، وهي تبحث مختلف الخيارات فيما يتعلق بالأهداف المتوسطة الأجل من حيث الكفاءة في استهلاك الوقود والتخفيض المطلق للانبعاثات. واعتمد اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) هدفاً طوعياً يتمثل في تحقيق نمو الكربون المحايد بشكل جماعي بحلول عام ٢٠٢٠. وينبغي النظر إلى هذا الهدف الصناعي الطوعي بوصفه معلماً تسترشد به الإيكاو في سياق رؤيتها الحالية لعام ٢٠٢٠ ومن ثم ينبغي اعتباره الحد الأدنى لتعريف الإيكاو للهدف العالمي.

٣-٢-٣ ورغم توقع نمو الحركة الجوية على الأجلين المتوسط والطويل، يلتزم الاتحاد الأوروبي بالفعل ابتداء من عام ٢٠١٢ بتحقيق نمو الكربون المحايد في مجال الطيران الدولي في أوروبا وذلك في إطار نهج الاتحاد الشامل لمعالجة آثار الطيران في تغير المناخ. ويشمل هذا النهج بفضل نظامه للإلتجار في الانبعاثات سقف ثابت للانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠٢٠ محدد بنسبة ٩٥ في المائة من متوسط الانبعاثات السنوي في الفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٦. وتلتزم دول المنطقة الأوروبية الاقتصادية بما فيها النرويج وآيسلندا وليختنشتاين باستحداث نظام للإلتجار في الانبعاثات مماثل لنظام دول الاتحاد الأوروبي البالغ عددها ٢٧ دولة. وينبغي بنفس القدر أن تكون البلدان والمناطق الأخرى، وبصفة خاصة الدول المتقدمة والدول ذات الاقتصادات الأكثر نمواً في وضع يمكنها من أن تحقق نمو الكربون المحايد في أسواقها قبل حلول عام ٢٠٢٠. وفي هذا السياق، من الممكن تخفيض انبعاثات الطيران الدولي على الصعيد العالمي بحلول عام ٢٠٢٠ إلى مستوى أدنى من مستوى عام ٢٠٠٥ بفضل مجموعة من التدابير التكنولوجية والتشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق. ولذلك ينبغي أن تدعم الإيكاو تخفيض انبعاثات الطيران الدولي على الصعيد العالمي بحلول عام ٢٠٢٠ إلى مستوى أدنى من خط الأساس لعام ٢٠٠٥ الذي يستخدمه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.

٣-٣ الأهداف الطويلة الأجل

٣-٣-١ أوصى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ ببلوغ معدل عالمي طموح في مجال زيادة كفاءة استهلاك الوقود بنسبة تبلغ ٢ في المائة سنوياً في الفترة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٥٠. وبينما يعتبر هذا الأمر خطوة أولى مهمة، يجب الاعتراف بأن القدرة على تحديد معدل مستهدف له مغزى على الأجل الطويل في مجال الكفاءة في استهلاك الوقود، فضلاً عن فائدة ذلك يعتبر أمراً يثير التساؤل. وسيستند تحقيق أي هدف من هذا القبيل على توقعات محفوفة بالشكوك إلى حد كبير بشأن هذا الإطار الزمني.

٣-٣-٢ وترى أوروبا أن أهداف عام ٢٠٥٠ المحددة من حيث التخفيضات المطلقة للانبعاثات تتسم بقدر أكبر من الأهمية والملاءمة في إطار السياسة العامة لتغير المناخ. واعتمدت الدوائر الصناعية (أياتا) هدفاً طوعياً يرمي إلى تخفيض جماعي للانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصافية بنسبة ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٥. وينبغي إعتبار هذا الهدف الطوعي الذي تبنته الدوائر الصناعية كنطاق أدنى لتعريف الإيكاو للهدف العالمي.

٣-٣-٣ ومن أجل مصداقية صناعة الطيران والإيكاو فمن الضروري تحديد هدف طويل الأجل يرتبط بالانبعاثات المطلقة الناجمة عن هذا القطاع دون أن يرتبط فقط بالكفاءة النسبية لهذا القطاع فيما يتعلق باستهلاك الوقود. وترى أوروبا أنه من المناسب تحديد هدف على الأجل الطويل لمقارنة حصة انبعاثات الطيران الدولي كنسبة من الإجمالي العالمي.

وسيعني هذا الهدف أن الطيران سيساهم بنصيبه العادل من الجهود الضرورية الرامية إلى تخفيض الانبعاثات، وأنه يمكن بلوغ هذا الهدف جزئياً بتعويض انبعاثات الطيران بانبعاثات القطاعات الأخرى عن طريق استخدام التدابير القائمة على آليات السوق على نحو يضمن تحقيق الهدف بأقل كلفة للتخفيض.

٤- مساهمات الدول المتعاقدة في تحقيق الأهداف العالمية

١-٤ في إطار النهج الذي اقترحه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، لا تلقى الأهداف الطموحة على عاتق فرادى الدول المتعاقدة إلتزامات محددة. وينبغي أن تكون كيفية مساهمة كل دولة في تحقيق الأهداف العالمية وفقاً لمختلف ظروف وقدرات ومساهمة كل دولة نامية وكل دولة متقدمة في تركيز انبعاثات الطيران في الغلاف الجوي.

٢-٤ وعلى أساس نتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية، ينبغي أن تسعى الإيكوا إلى توزيع الجهود بصورة عادلة فيما بين الدول المتعاقدة لضمان تحقيق الأهداف العالمية. وعلى هذا النحو ينبغي أن تأخذ الإيكوا في الاعتبار جوانب من قبيل نضج أسواق الطيران في مختلف الدول المتعاقدة.

٥- الاجراء المعروض على الاجتماع الرفيع المستوى

١-٥ يُرجى من الاجتماع الرفيع المستوى حث مجلس الإيكوا على ما يلي:

- (أ) اعتماد أعوام ٢٠١٢ و ٢٠٢٠ و ٢٠٥٠ على التوالي كتواريخ مستهدفة لبلوغ الأهداف في الآجال القصيرة والمتوسطة والطويلة، وأن يسلم بأنه ربما يتعين تكيف هذه التواريخ لتتضمن الجداول الزمنية المتفق عليها في إطار الاتفاق الدولي بشأن تغير المناخ للاتفاقية الإطارية.
- (ب) اعتماد، كهدف قصير الأجل للفترة ٢٠١٠-٢٠١٢، زيادة سنوية في كفاءة استهلاك الوقود بالنسبة للأساطيل العاملة في خدمة الطيران المدني الدولي بنسبة ٢ في المائة.
- (ج) دعم تخفيض انبعاثات الطيران الدولي على الصعيد العالمي بحلول عام ٢٠٢٠ إلى مستوى أدنى من خط الأساس لعام ٢٠٠٥ الذي يستخدمه الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.
- (د) اعتماد، علاوة على ذلك، كهدف ثانوي عالمي متوسط الأجل للفترة من ٢٠١٣ إلى ٢٠٢٠، زيادة سنوية في كفاءة استخدام الوقود بالنسبة للأساطيل العاملة في خدمة الطيران المدني الدولي بنسبة ٢ في المائة باعتبار هذه الزيادة في الكفاءة مساهمة بفضل التدابير التكنولوجية والتشغيلية.
- (هـ) دعم هدف عالمي طويل الأجل يرمي إلى تخفيض الانبعاثات العالمية المطلقة للطيران الدولي يتوافق مع الهدف الرامي إلى الإبقاء على متوسط ارتفاع درجات الحرارة في معدل لا يتجاوز درجتين مئويتين ولا يرمي فقط الى تحقيق الكفاءة النسبية في استهلاك الوقود.
- (و) العمل بجهد أكبر من أجل التوزيع العادل للجهود فيما بين الدول المتعاقدة على أساس نتائج الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية الإطارية لضمان تحقيق الأهداف العالمية مع مراعاة جوانب من قبيل نضج أسواق الطيران والتشوهات التنافسية أو تسرب الكربون.

— انتهى —