



منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص لادراجه في التقرير

بشأن

البند ١٥ من جدول الأعمال

النص المرفق بشأن البند ١٥ مقدم الى اللجنة التنفيذية للنظر فيه.

البند رقم ١٥ : حماية البيئة

١:١٥ نظرت اللجنة التنفيذية في جلساتها (تستكمل فيما بعد) في موضوع حماية البيئة على أساس التقرير المرحلي الذي قدمه المجلس عن العمل بشأن موضوع ضوضاء الطائرات وانبعثات المحركات (WP/56) وتقريرين آخرين للمجلس يتعلق أولهما بتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعثات غازات الدفيئة من الطيران المدني أو تخفيضها وتانيهما عن تحديث القرار الموحد بشأن حماية البيئة وهو القرار A33-7 (WP/77). إضافة الى ذلك توجد ٢١ وثيقة مقدمة من الدول والمراقبين وهي الوثائق: 72, 85, 95, 99, 104, 115, 123, 132, 137, 138, 139, 146, 153, 172, 174, 177,, 182, 222, 223, 235, 247 (تستكمل فيما بعد).

٢:١٥ أحاطت اللجنة علما بأن لجنة المجلس لحماية البيئة في مجال الطيران وأفرقة الخبراء المتعددة التابعة لها قد واصلت القيام بمعظم الأعمال المتعلقة بالبيئة في المنظمة، وأن اللجنة قد اجتمعت في فبراير ٢٠٠٤ (الاجتماع السادس) وأحرز تقدم كبير في مجال الضوضاء والانبعثات ويرد فيما يلي مزيد من التفاصيل بشأنه.

ضوضاء الطائرات: عام

٣:١٥ أفاد المجلس (WP/56) أنه نظر في مايو ٢٠٠٤ في تعديلات للملحق السادس عشر — حماية البيئة، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات والملحق السادس — تشغيل الطائرات، الجزء الثالث والملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول التي نبعت من توصيات الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وتعد أبرز الجوانب في التعديلات المقترحة هي أحكام جديدة تتعلق بوثائق ترخيص الضوضاء وأحكام إعادة الترخيص وإشارات الى النهج المتوازن لإدارة الضوضاء. وسوف يدرس المجلس هذه التعديلات وتعديلات الملاحق الأخرى التي اقترحها الاجتماع السادس للجنة لاعتمادها في ضوء التعليقات الواردة من الدول والمنظمات الدولية. ووفقا لما طالبت به الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية (القرار A33-7، المرفق (ج)) وضعت مواد إرشادية في الايكاو لمساعدة الدول في تنفيذ النهج المتوازن (الوثيقة Doc 9828 إرشادات بشأن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات) وأقر المجلس اجراء مزيد من العمل بشأن الارشادات كجزء من أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ونشرت طبعة جديدة من دليل تخطيط المطارات، الجزء ٢ — استخدام الأراضي ومراقبة البيئة (Doc 9184) وكان من المتوقع صدور طبعة جديدة من دليل البيئة الفني بشأن استخدام الاجراءات في ترخيص ضوضاء الطائرات (Doc 9501). وفيما يخص تطور الضوضاء، كان هناك تحسن ملحوظ في الحالة من حيث عدد السكان المتأثرين بالضوضاء مقارنة بالتنبؤات التي قدمت في الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (يناير ٢٠٠١) أساسا بسبب الاستغناء السريع عن الطائرات الأقدم وانخفاض العمليات المتوقعة لطائرات النقل الكبيرة. فضلا عن ذلك، فإن تسوية النزاع بين الولايات المتحدة و ١٥ دولة أوروبية بموجب المادة ٨٤ والذي انتهى بصورة مرضية في ٢٠٠٣/١٢/٥ قد عزز دور الايكاو كمحفل للوساطة في مسائل الطيران.

٤:١٥ اقترحت أستراليا في الوثيقة WP/101 امكانية تعزيز المواد الإرشادية بشأن النهج المتوازن (Doc 9829) اذا أدرجت استراتيجيات تعالج "قضايا الناس" ودعت المجلس الى ادراج أساليب اشتراك المجتمع في النهج المتوازن كجزء من عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن الوثيقة Doc 9829 لضمان بقاء الارشادات حديثة وملبية لاحتياجات الدول.

٥:١٥ قدمت الصين في الوثيقة WP/247 معلومات عن التدابير التي اتخذتها والخبرات التي اكتسبتها الحكومة الصينية في التعامل مع ضوضاء الطائرات واقترحت ايلاء النظر للجمع بين جوانب الضوضاء في القرار A33-7 والملحق السادس عشر لاصدار ملحق مستقل وشامل للاتفاقية يمثل أساسا قانونيا موحدا تتبعه الدول المتعاقدة. ودعت أيضا الى

زيادة تعزيز الأبحاث بشأن مراقبة ضوضاء الطائرات والنهج الاستباقي في معالجة مشكلة ضوضاء المطارات بما في ذلك وضع قواعد وتوصيات.

٦:١٥ أعربت الهند في الوثيقة WP/172 عن شواغلها بشأن آثار الحظر الليلي الذي يوجد في المطارات في بعض أجزاء العالم بما في ذلك حاجة بعض المطارات في بلدان أخرى لتلبية متطلبات الحجم الكبير من العمليات الدولية في ساعات غير ملائمة إضافة إلى الآثار العكسية المحتملة على حق الدخول إلى السوق واستخدام حقوق النقل ونمو النقل الجوي. وكانت الحاجة المستمرة لعمليات الحظر هذه محل تساؤلات في ضوء التقدم التقني الذي أحرز في جعل الطائرات أهدأ صوتاً. وطلب من الجمعية العمومية اتخاذ موقف بشأن الحظر الليلي لتخفيف المشاكل المكتشفة.

٧:١٥ أعرب مجلس المطارات الدولي في الوثيقة WP/153 عن دعمه للدور القيادي للإيكاو بشأن مسائل البيئة. ورحب بالمواد الإرشادية الخاصة بالنهج المتوازن وأعرب عن رأيه بوجود عدد من المسائل التي احتاجت إلى تطويرها بصورة أكبر في الإرشادات لجعلها وثيقة وأكثر إفادة للمطارات (بما في ذلك زيادة التأكيد على خفض الضوضاء عند المصدر ودور واقعي لتخطيط استخدام الأراضي وتحسين لمؤشر الضوضاء ووصف الكنتورات ومرونة أكبر في تحليل التكاليف والمنافع). ودعا مجلس المطارات الدولي أيضاً إلى قواعد قياسية أكثر صرامة بشأن ضوضاء الطائرات لإدراجها في الملحق السادس عشر بغية تخفيض الضوضاء وتيسير تطوير سعة المطارات لتلبية النمو المستقبلي في الحركة.

٨:١٥ استرعت دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاو) في الوثيقة WP/138 الانتباه إلى حالة الضوضاء حول المطارات الواقعة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية التي يمكن للشكاوى الشرعية التي قدمها السكان فيها أن تحمل عواقب خطيرة على نظام النقل الجوي عن طريق الحد من تطوير بعض المطارات وبالتالي الحد من سعة النظام كله. وكان أثر الحكم الصادر عام ٢٠٠٣ من المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان هو إلزام الدول الخاضعة للاختصاص القضائي للمحكمة بصورة قانونية بإيجاد توازن عادل والحفاظ عليه بين حقوق ومصالح قطاع الطيران وحقوق ومصالح من يتأثرون سلبياً بآثار الضوضاء الناتجة عن أنشطته. وفي مقابل هذه الخلفية، أيدت دول إيكاو اعتماد أهداف بيئية حسبما اقترح المجلس ورحبت بالمواد الإرشادية بشأن النهج المتوازن وطلبت من المجلس التشجيع على استخدامها. كما طلبت أيضاً من المجلس اعداد تدابير إضافية لخفض ضوضاء الطائرات عند المصدر وفي ضوء التقدم المحرز في الحد من عدد المتأثرين بالضوضاء حول المطارات أو خفضه أن ينظر فيما إذا كان ينبغي الشروع في العمل بشأن قواعد جديدة صارمة للضوضاء.

٩:١٥ رحب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) في الوثيقة WP/72 بالمواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو بشأن النهج المتوازن. وشددت على أهمية التشجيع على إدارة الضوضاء وتنفيذها في المطارات وحولها، ودعت الدول إلى اعتماد هذه المواد الإرشادية الجديدة وتنفيذها.

١٠:١٥ عقب النظر في هذه الوثائق واجراء المزيد من المناقشات واجراء المزيد من المناقشات بشأن ضوضاء الطائرات بشكل عام، أعربت اللجنة عن تقديرها للتقدم الجوهري المحرز منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية ولا سيما وضع ونشر الوثيقة Doc 9829 بعنوان إرشادات بشأن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات. ومع الإحاطة علماً بأن الإرشادات كانت "وثيقة حية" وأن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران كانت لديها بالفعل خطط لتطوير بعض جوانبها بغية إبقائها ملبية لاحتياجات الدول، طلبت اللجنة إدراج الإرشادات بشأن أساليب اشتراك المجتمع واقتراح آخرون النظر في وضع إضافات إذا سمحت الموارد وأن يروج للإرشادات من خلال عقد دورات دراسية. وحثت اللجنة الدول على تنفيذ النهج المتوازن مستفيدة الإرشادات الجديدة.

١١:١٥ رحبت اللجنة أيضا بالدراسة المعنية بتطور ضوضاء الطائرات واتفقت على الحاجة الى مواصلة تقديم هذه التقييمات المفيدة للايكاو والدول في وضع السياسة الخاصة بالضوضاء.

١٢:١٥ لاحظت اللجنة أن كثيرا من الاقتراحات التي قدمت قد وردت بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران الذي أقره المجلس مؤخرا. فعلى سبيل المثال، كان لدى اللجنة بالفعل اجراءات للنظر في الحاجة الى قواعد قياسية أكثر تشددا، فيما يخص الدعوة الى وضع قواعد قياسية للضوضاء تكون أكثر تشددا في الملحق السادس عشر، استنادا الى الاستعراض التكنولوجي الشامل والمبادئ الواردة في صلاحياتها (الجدوى الفنية والمعمولية الاقتصادية والمنفعة البيئية والاعتماد المتبادل المحتمل بين تدابير مراقبة الضوضاء ومراقبة انبعاثات المحركات). اضافة الى ذلك، شجعت اللجنة الدول التي ليست لها عضوية في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ولديها اقتراحات محددة، مثل الصين، على النظر في المشاركة في اللجنة ليتسنى استعراض اقتراحاتها على مستوى الخبراء.

١٣:١٥ فيما يخص الصعوبات التي تواجهها بعض الدول نتيجة للحظر المتعلق بالضوضاء في دول أخرى، كان مفهوما أن هذا الأمر ذو حساسية. وأحيط علما بأن ارشادات الايكاو تدعو الى النظر في أعمال الحظر والقيود التشغيلية الأخرى في سياق النهج المتوازن. وخلصت اللجنة الى أن هذه المسألة ينبغي أن يدرسها المجلس بصورة أكبر اذا سمحت الموارد ولا سيما في ضوء تحديد نطاق المشكلة وحجمها.

١٤:١٥ وفي الختام، أعربت اللجنة عن تأييدها للعمل الذي تتجزه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران حاليا في مجال الضوضاء واسهامات مجتمع الطيران في عمل اللجنة وأوصت بأن يقوم المجلس بما يلي:

(أ) أن يحدد الأولوية ويخصص الموارد المطلوبة لتنفيذ المهام المتعلقة بضوضاء الطائرات في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك اقتراحات اجراء المزيد من العمل بشأن وضع ارشادات أخرى للنهج المتوازن ودراسة مسألة أعمال حظر الضوضاء.

(ب) أن يحث الدول على الالتزام ببذل الجهود والموارد الضرورية لضمان تنفيذ عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن ضوضاء الطائرات تنفيذا كاملا.

١٥:١٥ نظرت اللجنة أيضا في موضوع ضوضاء الطائرات بالارتباط مع تحديث قرار الجمعية العمومية A33-7 (انظر الفقرات من ٥٥:١٥ الى... فيما يلي).

انبعاثات محركات الطائرات: عام

١٦:١٥ قدم المجلس تقريرا (WP/56) عن عمله في مجال انبعاثات محركات الطائرات بما في ذلك التقدم المحرز في التدابير الفنية والتشغيلية لتخفيض الانبعاثات والتعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى في هذا المجال. وأوصى الاجتماع الثالث للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قواعد قياسية أكثر تشددا لأكاسيد النيتروجين لادراجها في الملحق السادس عشر، المجلد الثاني – انبعاثات محركات الطائرات، لينظر فيها المجلس. ووافق الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالاجماع على القاعدة القياسية الجديدة لأكاسيد النيتروجين التي تحدده بنسبة ١٢ في المائة أقل من مستويات الصرامة الحالية كجزء من نهج ذي خطوتين يشمل دراسة قواعد قياسية أكثر تشددا لانبعاثات محركات الطائرات وخاصة أكاسيد النيتروجين في ضوء عملية استعراض التكنولوجيا ومبادئ اللجنة بشأن الجدوى الفنية والمعمولية الاقتصادية والمنفعة البيئية وأوجه الاعتماد المتبادل التي تستهدف عملية الاستعراض عام ٢٠١٠. وواصلت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عملها بشأن تقييم المعلومات العلمية المتاحة عن أثر انبعاثات محركات الطائرات سواء على المستوى

العالمي أو على الأرض وبشأن تكنولوجيا خفض الانبعاثات. واستمرت الجهود الخاصة بوضع أهداف متوسطة وطويلة المدى لخفض انبعاثات الطائرات وبشأن الحاجة الى وضع أدوات أخرى لتحديد الاعتماد المتبادل بين الانبعاثات والضوضاء. ونشرت مواد ارشادية عن التدابير التشغيلية (الفرص التشغيلية لتخفيض استخدام الوقود وتخفيض الانبعاثات، الكتاب الدوري ٣٠٣) بحيث تستطيع المطارات وشركات الطيران وأصحاب المصالح الآخرون الذين نجحوا في خفض الانبعاثات من تقاسم الأساليب التي اتبعوها مع الآخرين، وعقدت حلقتان دراسيتان للترويج لهذه الممارسات وفقا لطلب الجمعية العمومية (A33-7، المرفق ح). وسوف يكون من الضروري اجراء مزيد من التطوير للنماذج لتقييم المنافع البيئية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. وكانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تقوم بتحليل هذه النماذج وسوف يتم تحديث المعلومات المتعلقة بالبيئة الواردة في خطة الملاحة الجوية العالمية لنظم CNS/ATM (Doc 9750) تبعا لذلك.

١٧:١٥ استرعى التقرير الذي قدمه المجلس أيضا الانتباه الى الحضور المتزايد لهيئات الأمم المتحدة في عملية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والتعاون المتزايد مع اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ التي تؤكد على الدور القيادي للايكاو ومسؤولياتها في مجال الطيران وحماية البيئة. ووردت تقارير منتظمة قدمت الى عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ عن العمل الذي يتم داخل الايكاو فيما يتعلق بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران أو تخفيضها. وبناء على طلب الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية (SBSTA) التابعة للاتفاقية الاطارية، تعاونت الايكاو في عملية تستهدف تحسين كل من نوعية بيانات انبعاثات الطيران التي يقدمها الأطراف في الاتفاقية الاطارية والمنهجية التي تعتمد عليها عملية الابلاغ. وفي هذا الصدد، استضافت الايكاو اجتماعين للخبراء بشأن بيانات الانبعاثات والنمذجة بالارتباط مع أمانة الاتفاقية الاطارية، واستكشفت الايكاو نماذج انبعاثات الطيران التي يمكن استخدامها لمساعدة الهيئة الفرعية.

١٨:١٥ قدمت أستراليا في الوثيقة WP/99 معلومات عن الأبحاث التي تجري لاستكشاف الكفاءة المحتملة في ادارة الحركة الجوية والتي يمكن أن تؤدي في النهاية الى وفورات في استخدام الوقود وفي الانبعاثات. وتوافقت النتائج حتى ذلك الوقت مع التقديرات السابقة البالغة من ٦ الى ١٦٪ من الوفورات في ثاني أكسيد الكربون والذي قدمها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC) في تقريره الخاص عن الطيران والمناخ الجوي العالمي ودُعيت الجمعية العمومية الى أن تحت الدول الأخرى على تنفيذ تدابير تشغيلية مشابهة حسبما يرد في المواد الارشادية الجديدة الصادرة عن الايكاو (الكتاب الدوري 303 Circ) لخفض استهلاك الوقود وبالتالي خفض ثاني أكسيد الكربون وانبعاثات الغازات الأخرى.

١٩:١٥ قدمت دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني، في الوثيقة التي صاغتها ونسقتها مع منظمة اليوروكنترول (WP/146)، معلومات تظهر أن ادارة الحركة الجوية يمكن أن تسهم اسهاما معقولا في تحسين الأداء البيئي مع ضمان عدم الاخلال بالسلامة الجوية. وشمل ذلك تقديم الحدود الدنيا للفصل الرأسي بين الطائرات في احدى وأربعين دولة (اللجنة الأوروبية للطيران المدني اضافة الى المنطقة الانتقالية المرتبطة بها) مما أدى الى خفض احتراق الوقود والانبعاثات بنسبة ٥٪ في طبقات الجو العليا وعددا من الأنشطة البيئية الحالية على مستوى أوروبا. ودعت دول الايكاو الجمعية العمومية الى تشجيع هيئات الايكاو ذات الصلة على ادراج اسهام ادارة الحركة الجوية في أعمالها وأيضا الى تشجيع الدول على اجراء تحليل للوقوع البيئي كجزء أساسي من برامج تنفيذ الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين الطائرات لديها.

٢٠:١٥ شددت الأياتا (WP/174)، بالإشارة الى تقرير الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ المذكورة أعلاه، على المنافع البيئية من تخطيط ادارة الحركة الجوية. وطلبت أن تقوم الايكاو - من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ومجموعات التخطيط الاقليمية والدول، من خلال مقدمي خدمات الحركة الجوية لديها، بتقييم الأثر البيئي لخطط تنفيذ محددة وأن تولي اعتبارا تاما للمنافع البيئية في تنفيذ نظم CNS/ATM.

٢١:١٥ اقترحت جمهورية ايران الاسلامية في الوثيقة WP/235 وضع مواد ارشادية لمساعدة الدول في تصميم وتصنيع محركات الطائرات بهدف الحد من ضوضاء الطائرات والأثر البيئي لانبعاثات المحركات. ودعت الوثيقة أيضا الى دراسة طرز جديدة من وقود الطيران تحتوي على ملوثات أقل.

٢٢:١٥ أعرب الاتحاد الروسي في الوثيقة WP/123 عن رأيه في عدم وجود دليل موثوق فيه لأثر غازات الدفيئة على المناخ العالمي. وشدد على الحاجة الى نهج مثبت علميا لتقديم تدابير للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو خفضها وأوصى بأن الايكاو ينبغي أن تركز في عملها المستقبلي على خفض أكاسيد النتروجين في ضوء التهديد الذي تمثله لصحة الانسان والبيئة وانه يتعين اجراء تحليل مقارن لأثر انبعاثات أكاسيد النتروجين وثاني أكسيد الكربون على البيئة.

٢٣:١٥ قدمت تونس في الوثيقة WP/222 موقف الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني والذي أيد التوصية الصادرة عن الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قاعدة قياسية جديدة أكثر صرامة لانبعاثات أكاسيد النتروجين تطبق ابتداء من عام ٢٠٠٨. ودعت الجمعية العمومية الى أن تذكر في القرار الموحد المحدث بأن هذه القواعد القياسية هي قواعد قياسية للانتاج فقط ولا تستخدم في فرض قيود تشغيلية أو رسوم في المستقبل على محركات الطائرات الحالية.

٢٤:١٥ ركز مجلس المطارات الدولي في الوثيقة WP/153 على أن الانبعاثات، مثلها في ذلك مثل الضوضاء، يزداد كونها عاملا يحد من توسيع الطاقة الاستيعابية للمطارات والقدرة على تلبية النمو المستقبلي للحركة. وزادت أهمية مسألة نوعية الهواء المحلي بيئة المطارات. وبينما تعرض بعض التدابير القائمة على آليات السوق مثل مبادلة الانبعاثات حلا واحدا للمسألة، رأى مجلس المطارات الدولي أن خفض عند المصدر يظل الحل الموثوق فيه على الأمد الطويل. ورأى أن توصية الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بخفض الحدود المسموح بها لأكاسيد النتروجين في الملحق السادس عشر بحوالي نسبة ١٢٪ كان غير كاف، ودعا الجمعية العمومية الى تأييد زيادة ملحوظة في المستقبل في صرامة قواعد الانبعاثات في الملحق السادس عشر في تاريخ سابق على التاريخ المزمع عام ٢٠١٠. واسترعى مجلس المطارات الدولي الانتباه أيضا الى مسألة "ملوثات الهواء الخطرة" التي تتولد عن عمليات الطائرات وشجع الايكاو على الأخذ بزمام القيادة في وضع معلومات موثوق فيها بشأن الموضوع.

٢٥:١٥ استرعت دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاو) الانتباه في الوثيقة WP/137 الى الآثار السلبية الخطيرة على قطاع الطيران في العالم اذا لم يتم تلبية الحاجة الى وجود نوعية عالية للهواء في المطارات وحولها بفعالية مع الاحاطة علما بأن الارشادات الخاصة بنوعية الهواء الصادرة عن منظمة الصحة العالمية تصف بوضوح بعض الآثار السلبية لهذه الملوثات على صحة البشر وبينما هناك ادراك للتقدم الذي أحرزته الايكاو في القواعد والتدابير التشغيلية الخاصة بالانبعاثات، رأت هذه الدول وجود حاجة الى اتخاذ اجراءات جديدة لمعالجة هذه المسألة وتجنب المعارضة المتزايدة لنمو الحركة وأوصت أن توضح الجمعية العمومية في قرارها بشأن حماية البيئة أن الاجراءات الجديدة لازمة لحماية نوعية الهواء لأن ما تساهم به محركات الطائرات في انبعاثات أكسيد النتروجين وتركيزات الأوزون أخذة في التزايد وأن ترحب باقتراح لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قاعدة قياسية جديدة بشأن انبعاثات أكاسيد النتروجين. كما

دعت الجمعية العمومية الى أن تطلب من المجلس أن يكفل قيام لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باستعراض القاعدة القياسية لأكاسيد النتروجين مع حلول عام ٢٠١٠ وأن يكفل استكمال عمل اللجنة المتعلق بتوسيع نظام الترخيص الراهن لانبعاثات أكاسيد النتروجين ليشمل جميع مراحل الطيران مع مراعاة أداء الطائرات برمتها بحلول عام ٢٠٠٧ وأن يدرس الخصائص الملائمة للجسيمات الناجمة عن انبعاثات محركات الطائرات كما اقترحت ذلك لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بهدف تغيير القاعدة القياسية الراهنة للايكوا لانبعاثات الدخان في ضوء أحدث توصيات منظمة الصحة العالمية.

٢٦:١٥ ركزت الدول الأعضاء في الايكوا في الوثيقة WP/139 على الشواغل المتنامية حول مساهمة الطيران في تغير المناخ والحاجة المترتبة على ذلك للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة في العالم أو تخفيضها. وطلبت الى المجلس الاستمرار في دعم الأنشطة الرامية الى ادخال المزيد من التحسينات على التكنولوجيا الحالية والعمليات، والتعرف، اذا تيسر ذلك، على تكنولوجيات وعمليات جديدة من شأنها أن تخفض الانبعاثات وتسهل النمو المستمر للطيران.

٢٧:١٥ أعربت الأياتا في الوثيقة WP/85 عن التزام صناعة النقل الجوي بالمشاركة الفعالة في جهود الطيران المستمرة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو تخفيضها مع ادراك أن هذه الجهود ينبغي أن تقودها الحاجة الماسة للمجتمع العالمي الدائم لحماية قدرة النقل الجوي على النمو وبالتالي تلبية الطلب على تخفيض التكاليف وتخفيف الاضطرابات التنافسية. وعندما عبرت الأياتا عن دعمها للدور الريادي للايكوا في المسائل المرتبطة بتغير المناخ، فانها حثت الايكوا على المزيد من التطوير لسياسات تغير المناخ العالمية وفقا لمقتضيات الطيران المعينة، بغية الاحتفاظ بأكثر الحلول مرونة وجدوى من حيث التكاليف، وضمان أن الايكوا تمثل مصالح الطيران بشكل كبير، وتعزز انجازات الطيران في محافل منظومة الأمم المتحدة عن تغير المناخ والمسائل العالمية الأخرى التي من شأنها أن تؤثر على الطيران. وكانت قد دعت الايكوا لدعم التنمية المستمرة للطيران كعنصر هام في مجتمع عالمي دائم، ودعت الدول لتعزيز أو تنفيذ التحسينات على البنية الأساسية وخاصة من خلال الحلول المناسبة لنظم CNS/ATM. كما قدمت الأياتا مقترحات أخرى معينة بشأن مشروع البيان الموحد لسياسات الايكوا المستمرة وممارساتها فيما يرتبط بحماية البيئة.

٢٨:١٥ اضافة الى الوثيقة المذكورة أعلاه، قدمت أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ بيانا الى الجلسة، لفتت فيها الانتباه الى التطورات التي حدثت خلال الأيام الأخيرة الماضية وزادت من احتمال دخول بروتوكول كيوتو حيز التنفيذ في المستقبل القريب. وورد في المادة ٢-٢ من بروتوكول كيوتو أن الأطراف الواردة في الملحق (١) باتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ تستمر في فرض حدود على انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران أو تخفيضها، وذلك من خلال الايكوا. وأشادت بالعمل الممتاز الذي قامت به الايكوا في مجال انبعاثات الطيران الدولي، مع الاحاطة علما بأن الطيران هو مصدر هام للانبعاثات. وكان من المهم بالنسبة للسياسات والممارسات الأساسية أن تتحكم في انبعاثات الطيران على أساس واقعي جيد. وبناء على ذلك تعاونت اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ مع الايكوا في مجال العمل المنهجي المرتبط بحصر غازات الدفيئة ودعت اتفاقية الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية الايكوا لبحث امكانية مراجعة وتحسين جودة البيانات المبلغة وقابليتها للمقارنة. وقدمت الايكوا تحديثات منتظمة الى الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية بشأن أنشطتها، ونظمت ندوة فرعية للايكوا عن انبعاثات الطيران وذلك في الاجتماع العشرين للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية في شهر يونيه، حيث قدمت الايكوا النتائج الأولية لمقارنة بيانات طيران بين الجرد الذي قامت به اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ ونتائج ثلاثة نماذج تطبقها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. كما أحاط علما بأن العمل الذي يقوم به الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ عن مراجعة

ارشادات جرد الانبعاثات يستفيد من البيانات التي تقدمها الايكاو. وأوضحت كل هذه التطورات المساهمة للبناء للايكاو في تحسين جرد انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران.

٢٩:١٥ أكدت اللجنة، في سياق المناقشات، على أهمية الدور الريادي للايكاو فيما يرتبط بالمسائل الخاصة بالانبعاثات، ورحبت بالتعاون الممتاز بين الايكاو والهيئات الأخرى التابعة لمنظمة الأمم المتحدة وخاصة العملية التي تقوم بها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وفي هذه الصلة، أحيط علما بأنه ليس من المهم التلبيغ بأنشطة الايكاو المرتبطة بالبيئة وحسب، بل وضمان أن دور الطيران في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بالعالم لا يهمل.

٣٠:١٥ أشارت اللجنة الى الشواغل المتزايدة بشأن انبعاثات محركات الطائرات على المستويين المحلي والعالمي. كما رحبت بعمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في مجال الانبعاثات والتقدم الذي أحرزه الاجتماع السادس لهذه اللجنة خاصة التوصية بقاعدة جديدة بشأن أكاسيد النيتروجين. وكما هو الحال بالنسبة للوضوءاء، أحيط علما بأن العديد من الشؤون المطروحة خلال المناقشات قد نوقشت بالفعل في برنامج العمل الجديد للجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٣١:١٥ فيما يرتبط بالجوانب العلمية لمساهمة الطيران في تغير المناخ، تم تذكير اللجنة بأن التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ عن الطيران والمجال الجوي العالمي (١٩٩٩) قد أشار الى أن آثار أنواع انبعاثات الطائرات مدركة بشكل تام وأن آثار بعض الانبعاثات الأخرى غير مدركة، وتعرف على عدد من الجوانب الرئيسية لعدم التيقن العلمي (انظر قرار الجمعية العمومية A33-7 المرفق (ح)). وأحاطت اللجنة علما بأن لدى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عملية للنظر في الاكتشافات العلمية الحديثة منذ نشر تقرير الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ وذلك من خلال تركيزها على البحوث، وأكدت على أهمية ضمان أن عمل الايكاو والدول في هذا المجال له أساس علمي جدير بالثقة.

٣٢:١٥ فيما يرتبط بالاجراءات التشغيلية الرامية الى الحد من الانبعاثات أو تخفيضها، عبرت اللجنة عن امتنانها لاعداد مواد ارشادية واردة في الفرص العملية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (Circ 303)، ورحبت بالترويج لهذه المواد من خلال حلقات الدراسة. وتوصلت اللجنة الى أن ادارة الحركة الجوية لها دور هام في تخفيض أثار النقل الجوي على البيئة، وشجعت الدول التي لم تقم بذلك، على استغلال الفرص المتاحة من خلال ادارة الحركة الجوية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات. كما دعت اللجنة الايكاو، من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بالتعاون مع هيئات أخرى معنية مثل المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ، الى اعداد أدوات مناسبة لتقييم تخفيضات الانبعاثات المصاحبة لتنفيذ التدابير الخاصة بادرارة الحركة الجوية. كما شجعت الدول على التقدم بخبراء في ادارة الحركة الجوية لدعم أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٣٣:١٥ أخيرا، عبرت اللجنة عن تأييدها للعمل الذي تقوم به حاليا لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن الانبعاثات وأوصت المجلس بما يلي:

(أ) ايلاء الأولوية وتخصيص الموارد اللازمة للمهام المرتبطة بالانبعاثات الطائرات في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

(ب) حث الدول على بذل الجهود اللازمة وتقديم الموارد لضمان التنفيذ الكامل لبرنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن انبعاثات محركات الطائرات.

ج) الاستمرار في التعاون عن كثب مع الهيئات الأخرى التابعة لمنظومة الأمم المتحدة والمعنية بالانبعاثات، خاصة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، والاستجابة لطلبها للمعلومات.

٣٤:١٥ نظرت اللجنة أيضا في انبعاثات محركات الطائرات فيما يرتبط بتحديث القرار A33-7 (انظر الفقرات ٥٥:١٥ الى --- أدناه).

انبعاثات محركات الطائرات: التدابير القائمة على آليات السوق

٣٥:١٥ قدم المجلس في الوثيقة WP/76 تقريرا عن عمله بناء على طلب الجمعية العمومية "أن يواصل دراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها ووضع اقتراحات واقعية وتقديم المشورة بأسرع ما يمكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ"، و"تقييم تكاليف ومزايا التدابير المختلفة بالطريقة الأكثر جدوى من حيث التكاليف" (قرار الجمعية العمومية A33-7، المرفق (ط)).

٣٦:١٥ ركز هذا العمل على التدابير الطوعية (التي يوافق قطاع الصناعة والحكومات في اطارها على اجراءات مستهدفة أو مجموعة منها رامية الى الحد من الانبعاثات أو تخفيضها)، وتبادل الانبعاثات (نظام يمكن بموجبه احتواء مجمل الانبعاثات وقدر السماح بها على شكل تصاريح انبعاثات يمكن أن تشتري وأن تباع لتلبية أهداف تخفيض الانبعاثات)، ورسوم مرتبطة بالانبعاثات. وعلى الرغم من أنه يوجد أثر محتمل لانبعاثات الطائرات على المستويين المحلي والعالمي، فإن هذا العمل ركز على الأثر العالمي. وافترض أن التدابير القائمة على آليات السوق من شأنها أن تستهدف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مع ترك امكانية أن يشتمل هذا العمل على انبعاثات غازات الدفيئة الأخرى من الطيران.

٣٧:١٥ فيما يرتبط بالتدابير الطوعية، أعد المجلس اتفاقا نموذجيا - مذكرة تفاهم، يمكن أن تستعين به الدول والأطراف المعنية الأخرى، مع مواد ارشادية مصاحبة عن التدابير الطوعية الرامية الى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تخفيضها، واعتمده. وسوف تراقب لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التنفيذ كجزء من عملها في المستقبل.

٣٨:١٥ ساندت الجمعية العمومية في ٢٠٠١، فيما يرتبط بتبادل الانبعاثات، اعداد نظام مفتوح لتبادل الانبعاثات من الطيران الدولي، وطلبت الى المجلس، كمسألة ذات أولوية، اعداد ارشادات. وأدرجت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المساعدة المقدمة من مستشارين في بحث عدد من مختلف خيارات تبادل الانبعاثات، وعلى ضوء عمل المستشارين، أوصى الاجتماع السادس للجنة - واعتمد المجلس ذلك منذ هذا الحين - أن المزيد من العمل ينبغي أن يركز على نهجين: توريد الايكاو، بموجب أحد النهجين، اعداد نظام طوعي لتبادل الانبعاثات قد تقترحه الدول والمنظمات الدولية المعنية، وتقدم الايكاو، بموجب النهج الثاني، ارشادات عن استخدامات الدول، حسب الاقتضاء، لادراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول لتبادل انبعاثات، بما يتماشى مع العملية التي وضعتها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٣٩:١٥ توصلت الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١، فيما يرتبط بالرسوم على الانبعاثات، باستمرار صلاحية السياسة التي أعدها المجلس عام ١٩٩٦ (كتاب المنظمة 1/17.9-97/62 AN المؤرخ ١٩٩٧/٦/١١)، وهي احدى النقاط الرئيسية التي تكون بموجبها أي جبايات على شكل رسوم وليس ضرائب. وبناء على طلب الجمعية العمومية، قامت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باعداد المزيد من الارشادات لمعالجة شؤون قد تطرأ اذا ما فرضت بعض الدول رسوما على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ولكنها لم تستطع التوصل الى توافق في الآراء بسبب عدة مسائل، بما في ذلك جدوى التكاليف والعديد من الجوانب القانونية والجوانب المرتبطة بالسياسية والتنفيذ (يرد في الوثيقة WP/76 بمزيد من التفصيل).

وتوصل المجلس الى أن ايجاد حل لهذه المسائل شأن معقد وأحاط علما بأن بعض النهج الجديدة المحتملة توصلت اليها اللجنة، على الرغم من أن هذه الأفكار لم تصل الى مرحلة كافية من النضج، وأنها سوف تحتاج المزيد من التفصيل. واستدعت الحاجة اجراء المزيد من الدراسات للمسائل المتبقية، وسوف تتضح طبيعتها عقب اجتماع الجمعية العمومية. وفي هذه الظروف، فإن المجلس يقترح على الجمعية العمومية نسخة منقحة من قرار الجمعية العمومية A33-7، المرفق (ط) - التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات، التي تشجع فيه الدول المتعاقدة على عدم فرض مثل هذه الرسوم. الا أن مجموعة من الدول الأوروبية عبرت عن رأي قلة، يصر على الاحتفاظ بمجال الاجراءات المتماشية مع السياسة التي تتبعها الايكاو حاليا.

٤٠:١٥ أكد الاتحاد الروسي في الوثيقة WP/123 على الحاجة الى نهج ذي أساس علمي لتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق. وينبغي اجراء المزيد من الدراسات لمثل هذه التدابير قبل تطبيقها، والى ذلك الحين ينبغي تجنب اتخاذ اجراء من طرف واحد.

٤١:١٥ دعت كندا والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية الجمعية العمومية في الوثيقة WP/177 الى عدم تأييد فرض رسوم ثاني أكسيد الكربون بما أن الارشادات الصادرة عن الايكاو غير كافية والنهج لم تثبت جدوى تكاليفه بعد. وكان رأي هذه الدول أن الحاجة تستدعي اجراء المزيد من الدراسات للتوصل الى حلول للمسائل القانونية وتلك المرتبطة بالسياسة والشؤون الاقتصادية فيما يرتبط برسوم ثاني أكسيد الكربون. وعبرت الدول عن تأييدها لاستمرار تطوير ارشادات عن التدابير الطوعية والنظام المفتوح لتبادل الانبعاثات بغية تخفيض أثر الطيران على تغير المناخ. أخيراً، شجعت هذه الدول التي ترغب فرض رسوم على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على اجراء اتفاقات طوعية مع الدول الراغبة على أساس متبادل.

٤٢:١٥ أشار أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (اكاك) في الوثيقة WP/115، في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو، الى أن البلدان النامية لا تدرج في التزامات تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة أو الحد منها. وبناء على ذلك، حسبما رأت الايكاو، ينبغي ألا تفرض التدابير القائمة على آليات السوق على البلدان النامية لأن من شأن ذلك أن يؤدي الى تدهور حالتها الاقتصادية.

٤٣:١٥ أشارت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (افكاك)، الوثيقة WP/132، الى نتائج أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، والى عدم وجود توافق في الآراء داخل الايكاو بشأن استخدام اطار العمل للارشاد عن تطبيق الرسوم على الانبعاثات. وعبرت الدول عن شاعل بشأن الحاجة لحماية المصالح الاقتصادية للدول النامية ولضمان أن الاجراءات المتخذة تتماشى مع التزاماتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٤٤:١٥ عبر المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة WP/153 عن تأييده لاستمرار عمل الايكاو على التدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك تبادل الانبعاثات وفرض رسوم على الانبعاثات، (باستثناء الجبايات مثل الضرائب) والاتفاقات الطوعية، مع الاشارة الى أن هذه التدابير ينبغي أن تتيح أهدافا يسيرة القياس وتكون مقبولة بالنسبة للتخفيض المحض للانبعاثات.

٤٥:١٥ أكدت الدول التابعة للجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاك) في الوثيقة WP/139 على التزاماتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبموجب بروتوكول كيوتو. ودعت الايكاو لتعزيز السياسات التي من شأنها أن تساعد الدول المتعاقدة الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية على اتخاذ تدابير احتياطية لمواجهة تغير المناخ، واعادة التأكيد على اعتراض أوروبا على أي حظر على رسوم على انبعاثات غازات الدفيئة. وفي وثيقة ذات صلة

(WP/223 والتصويب رقم ١) اقترحت الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني مجموعة من التعديلات على مشروع المرفق (ط) الذي قدمه المجلس.

٤٦:١٥ حثت الأياتا الدول في الوثيقة WP/85 على عدم تطبيق أي تدابير محلية أو وطنية أو اقليمية مثل الضرائب أو الرسوم، من شأنها أن تؤثر على التدابير التشغيلية والطوعية. وعبرت الأياتا في الوثيقة WP/95 عن تأييدها للاقتراح المقدم من المجلس لمراجعة المرفق (ط) بالقرار A33-7، وأكدت على ضرورة أخذ مصالح المنتفعين بالمجال الجوي في الاعتبار عند اجراء المزيد من الدراسات للرسوم المرتبطة بالانبعاثات.

٤٧:١٥ عبرت الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمریکا اللاتينية (لاكاك) في الوثيقة WP/182 عن اعتراضها لأي شكل من الرسوم على الانبعاثات يمكن أن يفرض على البلدان النامية، سواء أكان على المستوى المحلي أو الاقليمي أو العالمي.

٤٨:١٥ أحاطت اللجنة علما بأن المناقشات حول استخدام التدابير المبنية على آليات السوق كانت تتم في سياق اتفاق عام في الرأي بشأن الأهداف العامة التي تتبعها الدول بخصوص الحاجة لمعالجة أثر الطيران على تغير المناخ، وأقرت بالدور الريادي الذي ينبغي أن تلعبه الايكاو في هذا الشأن. الا أنه، اختلفت الآراء بشأن سرعة وسبل التوصل الى هذه الأهداف، كما هو وارد أدناه. وكان هناك أيضا اتفاق عام على أن مسألة الانبعاثات من محركات الطائرات ينبغي أن يتم التعامل معها بشكل يشمل التدابير الفنية والتشغيلية والاقتصادية، وأنه ينبغي الأخذ في الاعتبار المبادلات بين الضوضاء والانبعاثات وبين ثاني أكسيد الكربون وأكاسيد النيتروجين.

٤٩:١٥ رحبت اللجنة بالنقدم المحرز منذ الدورة الثالثة والثلاثين بشأن التدابير الطوعية وتجارة الانبعاثات. كما أحاطت علما بأن بعض التدابير الطوعية هي في طور التنفيذ الآن أو أنها سوف تنفذ في المستقبل القريب. وفيما يرتبط باعداد نظام دولي مفتوح لتجارة الانبعاثات من الطيران مستقبلا، فان اللجنة أيدت خطط المجلس لاجراء المزيد من الدراسات واعداد المواد الارشادية المناسبة استنادا الى النهجين اللذين تم تحديدهما.

٥٠:١٥ أحاطت اللجنة عند التطرق الى المسألة الأصبغ المرتبطة بالرسوم على الانبعاثات، بالعمل الذي جرى منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، وباختلاف الآراء في هذا الشأن. وأيد معظم الدول مشروع مراجعة المرفق (ط) لقرار الجمعية العمومية A33-7 الذي قدمه المجلس. وتطبيق الرسوم في رأيهم لن يكون الخيار الأكثر جدوى من حيث التكاليف ولا زالت توجد مسائل رئيسية حول الأساس العلمي لمثل هذه الرسوم وحول شرعيتها في حالة تطبيقها على المستوى العالمي. وبالنسبة لجميع المسائل المتبقية التي لم تجد لها حلا بعد، حسبما يرد في تقرير المجلس، توجد حاجة واضحة لاجراء المزيد من الدراسات، وقد تحتاج بعضها الى تدخل اللجنة القانونية للايكاو. وشعرت هذه الدول بأنه لا ينبغي فرض التدابير من طرف واحد، لكن ينبغي السعي ليجاد حلول على المستوى متعدد الأطراف. وأخيرا، فانها أكدت على أن التركيز الأساسي ينبغي أن ينصب على التدابير الفنية والتشغيلية وليس التدابير المبنية على أساس السوق. ونظرا للصعوبات الاقتصادية التي تواجه البلدان النامية، فقد كان لديها شواغل كبيرة ازاء امكانية تطبيق مثل هذه التدابير عليها بينما ليس عليها أي التزامات بموجب الوثائق القانونية الدولية المعنية بتغير المناخ حاليا، وقد عبرت هذه الدول فيما بعد عن معارضة شديدة للجابيات المرتبطة بالانبعاثات وطلبت استثنائها منها.

٥١:١٥ تم تذكير اللجنة كذلك بأنه لم يتم التوصل الى حل بعد لمسألة توزيع انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي على القوائم الوطنية لجرد غازات الدفيئة في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وبما أن

التوزيع يمكن أن يجري بعدد من الطرق، قد يكون من السابق لأوانه لكي تطبق الدول أي رسوم على ثاني أكسيد الكربون قد لا تتماشى مع التزاماتها القانونية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٥٢:١٥ أكد رأي معارض، من قبل الدول الأوروبية وبعض الدول الأخرى، على الحاجة الى المرونة. فهي بحاجة لجعل جميع الخيارات المرتبطة بالتدابير المبنية على آليات السوق مفتوحة، بما أن خيارا واحدا فقط، كخيار تجارة الانبعاثات مثلا، قد يكون غير كاف في حد ذاته للتعامل بشكل كامل مع المشكلة. ورأت أن القضاء على امكانية فرض رسوم قد يكون بمثابة الرجوع خطوة الى الخلف بالنسبة للايكوا وأنه قد يؤثر على مصداقية الايكوا في مجال الانبعاثات. وشعرت أن عدم التيقن العلمي ينبغي ألا يستخدم كوسيلة لتجنب اتخاذ الاجراءات، مشيرة الى المبدأ الاحتياطي الذي أوصى به في اعلان ريو (١٩٩٢) والمادة ٣-٣ من اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ، ومبدأ الدفع من جانب الجهة المتسببة في التلوث. كما أبرزت الحاجة بالنسبة لهذه الدول التي قبلت الالتزامات بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية، وخاصة بموجب بروتوكول كيوتو الذي من المتوقع أن يدخل حيز التنفيذ عما قريب، أن تتخذ اجراءات متماشية مع هذا الاطار، مع الأخذ في الاعتبار الشواغل التي تساور الدول النامية، في سياق وجود مسؤوليات مشتركة ولكن مختلفة. وفي النهاية، فانها أوضحت أن مسألة الرسوم المرتبطة بالانبعاثات ينبغي ألا يتم حلها، فيوجد نوعان من الرسوم المتعلقة بالانبعاثات. النوع الأول يرتبط بجودة الهواء المحلي وكان ساريا في بعض الدول الأوروبية، أما النوع الثاني فهو عالمي من حيث طبيعته ويستهدف غازات الدفيئة، وعلى الرغم من وجود دراسات بشأنها في أوروبا حاليا، لا توجد أي خطط قريبة لتطبيقها فورا في هذه المرحلة.

٥٣:١٥ أقرت اللجنة بأن الدول عليها التزامات بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ وأن على الايكوا مسؤوليات خاصة في هذه المسألة، خاصة وأن بروتوكول كيوتو يبدو أنه أوشك على الدخول في حيز التنفيذ. واتفقت على أن العمل في المستقبل بشأن الرسوم على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ينبغي أن يعالج المسائل العالقة التي حددها تقرير المجلس ومناقشات اللجنة وأن يجد لها حلا، وأشارت الى أن المجلس سينظر في طريقة تنفيذ مثل هذه الدراسات على ضوء استعراض الجمعية العمومية لهذه المسألة. ومن شأن الآراء التي تم التعبير عنها أن تساعد المجلس في مناقشاته بالمستقبل.

(يستكمل فيما بعد)