

Distr.: General  
26 March 2001  
Arabic  
Original: English

# المجلس الاقتصادي والاجتماعي



لجنة التنمية المستدامة

الدورة التاسعة

٢٧-١٦ نيسان/أبريل ٢٠٠١

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت\*

الموضوع القطاعي: الغلاف الجوي

## تقرير الفريق العامل المخصص الذي ينعقد بين الدورات والمعني بالنقل والغلاف الجوي

نيويورك، ٦ - ٩ آذار/مارس ٢٠٠١

### المحتويات

الصفحة	الفقرات	
		أولاً - المسائل التي تتطلب اتخاذ إجراء من جانب لجنة التنمية المستدامة أو يوجه
٣	٣٦-١	انتباهها إليها .....
٣	٢١-٢	ألف - النقل .....
٣	٢	١ - عناصر محتملة لمشروع قرار .....
٩	٢١-٣	٢ - إيجاز الرئيسين للمناقشة .....
١٤	٣٦-٢٢	باء - حماية الغلاف الجوي .....

\* E/CN.17/2001/1

		١ - العناصر المحتملة لمشروع مقرر للجنة التنمية المستدامة في دورتها
١٤	٢٢	التاسعة .....
١٨	٣٦-٢٣	٢ - إيجاز الرئيسين المناوين للمناقشة .....
٢٢	٣٧	ثانيا - مسائل أخرى .....
٢٢	٣٩-٣٨	ثالثا - اعتماد تقرير الفريق العامل .....
٢٢	٤٧-٤٠	رابعا - المسائل التنظيمية والمسائل الأخرى .....
٢٢	٤٢-٤٠	ألف - افتتاح الجلسة ومدة انعقادها .....
٢٢	٤٤-٤٣	باء - انتخاب أعضاء المكتب .....
٢٣	٤٥	جيم - جدول الأعمال وتنظيم الأعمال .....
٢٣	٤٦	دال - الحضور .....
٢٣	٤٧	هاء - الوثائق .....
		المرفق
٢٥		قائمة المشاركين .....

## أولاً - المسائل التي تتطلب اتخاذ إجراء من جانب لجنة التنمية المستدامة أو يوجه انتباهها إليها

### مقدمة

١ - يكمن دور الفريق العامل المخصص الذي ينعقد بين الدورات والمعني بالنقل والغلاف الجوي في أن يكون بمثابة اجتماع تحضيرى للدورة التاسعة للجنة التنمية المستدامة وفي مساعدة اللجنة في تحقيق نتائج ملموسة في مسائل النقل وحماية الغلاف الجوي. وحسب ما اتفق عليه في الاجتماع، تم النظر في هذه المسائل بصورة منفصلة وأعد الفريق العامل عناصر محتملة لمشروع قرار وموجز للمناقشات أعده رئيسا الفريق. وقد أعد جميع هذه الوثائق رئيسا الفريق العامل، واستندا في ذلك إلى المناقشات التي أُجريت أثناء الاجتماع وعلى التعليقات والمقترحات التي قدمها المشاركون بشأن المشروعات الأولية ولكن لم يتم التفاوض بشأنها رسمياً.

### ألف - النقل

#### ١ - عناصر محتملة لمشروع قرار

٢ - يقدم الفريق العامل إلى لجنة التنمية المستدامة، في دورتها التاسعة، عناصر محتملة لمشروع قرار بشأن النقل على النحو الوارد أدناه.

#### عناصر محتملة لمشروع قرار بشأن النقل

##### اعتبارات عامة

١ - يمكن للجنة أن تعيد التأكيد على أن جميع المبادئ المتفق عليها في إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لا تزال ذات جدوى وأهمية، لا سيما المبدأ الذي ينص على أن للدول مسؤولية مشتركة ولكنها متباينة، بسبب اختلاف دورها في تدهور البيئة العالمية، على النحو الموضح في المبدأ ٧، وأن تؤكد على ما يلي:

(أ) للموارد والآليات المالية دور رئيسي في تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١ وبصفة عامة، يتولى القطاعان العام والخاص في البلد المعني تمويل تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١. وفي حالة البلدان النامية، تمثل المساعدة الإنمائية الرسمية مصدراً رئيسياً من مصادر التمويل الخارجي، وستكون هناك حاجة إلى قدر كبير من التمويل الجديد والإضافي لتحقيق التنمية المستدامة وتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١. ولذلك ينبغي أن تنفذ على وجه السرعة جميع الالتزامات المالية المعقودة في إطار جدول أعمال القرن ٢١، وبصفة خاصة الالتزامات الواردة في الفصل ٣٣ والأحكام المتعلقة بالمصادر الجديدة والإضافية الملائمة والتي يمكن التنبؤ بها في آن

واحد. ومن اللازم بذل جهود متصلة لكفالة مساهمة جميع مصادر التمويل في تحقيق النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية وحماية البيئة في سياق التنمية المستدامة وتنفيذ جدول أعمال القرن ٢١.

(ب) وثمة حاجة إلى تيسير الوصول إلى التكنولوجيات السليمة بيئياً وتسهيل نقلها، وبوجه خاص للبلدان النامية، من خلال تدابير داعمة توطد التعاون التكنولوجي وتمكن من نقل الدراية التكنولوجية اللازمة ومن بناء القدرات الاقتصادية والتقنية والإدارية الضرورية لاستخدام التكنولوجيات المنقولة استخداماً فعالاً وتطويرها. ويستلزم التعاون التكنولوجي تضافر جهود الشركات والحكومات والجهات الموردة للتكنولوجيا وتلك التي تتلقاها. ويستلزم هذا التعاون وجود عملية تتسم بالتفاعل بين الحكومات والقطاع الخاص ومؤسسات البحوث والتنمية لكفالة تحقيق أفضل النتائج الممكنة من نقل التكنولوجيا. ويستدعي نجاح الشراكات طويلة الأجل، في إطار التعاون التكنولوجي، التدريب المنتظم المستمر وبناء القدرات على جميع المستويات لفترة طويلة من الوقت.

٢ - وينبغي أن تتوخى القرارات المتعلقة بمسائل النقل تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية وحماية البيئة، إذ أن عناصر التنمية المستدامة هذه مترابطة ويعزز بعضها بعضاً.

٣ - وينبغي أن تساهم خدمات النقل ونظمه في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بوصفها أنشطة فعالة وسليمة بيئياً. وينبغي أن تكون أسعارها مناسبة وأن تكون ميسورة على نحو يتيح لجميع قطاعات المجتمع فرصاً عادلة للتنقل.

٤ - وتتسم تحديات وضع السياسات في قطاع النقل بالتعقيد كما أنها ذات أبعاد متعددة. وتؤثر الأنشطة ذات الصلة بالنقل في النمو الاقتصادي وفي التنمية الاجتماعية وفي البيئة بطرق شتى. وهي تثير مشاكل خاصة في سياق التحضر وطائفة مختلفة من التحديات في المناطق الريفية والنائية ومن بينها المناطق الجبلية. ورغم اختلاف المشاكل التي يثيرها النقل البري والبحري والجوي التي ينبغي إيجاد حل لها، فإن هذه المشاكل يجب أن تحظى بالاهتمام أيضاً. وتشمل أبعاد النقل الاجتماعية توفيره بأسعار مناسبة وما له تأثير، ضمن مجالات أخرى، على صحة المجتمع وسلامته وعلى البنية الأساسية والجوانب الجنسانية والعمالة وظروف العمل والاهتمام بها يلزم أصحاب الاحتياجات الخاصة.

٥ - وللأنشطة ذات الصلة بالنقل تأثير متعدد الوجوه على البيئة. فالأضرار الناجمة عن الحوادث وعن التلوث غنية عن البيان وواسعة النطاق. وتضر الانبعاثات الناجمة عن المركبات وعن وسائل النقل الأخرى بصحة الإنسان وبالبيئة بصفة عامة. والطلب على خدمات النقل كبير ومن المرجح أن يزداد. وتؤثر نظم النقل على المستوطنات البشرية بطرائق شتى بما في ذلك الظروف الحضرية واستخدام الأراضي، وهي قد تتسبب في تفتيت الأنظمة الإيكولوجية والموتل.

٦ - ومن التحديات الأخرى التي تواجه صانعي السياسات وجود طائفة واسعة النطاق من أصحاب المصلحة الذين بوسعهم أن يساهموا مساهمة مجدية في وضع السياسات وكثيرا ما تكون مساعدتهم لازمة لتنفيذها بفعالية. كما أن التنسيق والتشاور داخل الحكومات وفيما بينها لا غنى عنهما للمضي قدما صوب التنمية المستدامة. ومن المحبذ التحاور مع المجتمعات المحلية واتباع نهج تقوم على التعاون مع قطاع الصناعة.

٧ - وللجنة أن تشير إلى أن ثمة حاجة ماسة إلى نظم نقل تتسم بالفعالية والحدوى الاقتصادية وتحظى بالقبول الاجتماعي وتكون سليمة بيئيا، لا سيما في البلدان النامية حيث يُمثل استخدام هذه النظم بسهولة وبأسعار مناسبة عاملا هاما في استئصال الفقر وتحسين فرص الحصول على الخدمات الاجتماعية والاستفادة من فرص العمالة. وتعتمد آفاق تحقيق التنمية المستدامة على أخذ النقل في الحسبان عند اتخاذ القرارات المتعلقة بالتخطيط الحضري والريفي وبالبنى الأساسية العامة وبالسياسات والتدابير الرامية إلى استئصال الفقر وتحقيق المساواة الجنسانية.

٨ - وللجنة أن تشدد على أن الابتكارات التقنية قيمنة بتيسير المضي قدما في تحقيق التنمية المستدامة، وأن من شأنها أن تشجع البحث والتنمية فيما يتعلق بالتكنولوجيات النظيفة حتى مرحلة التسويق.

٩ - وعلى الدول أن تقوم، إدراكا منها لمخاطر حركة المواد الخطرة عبر الحدود، بما فيها النفايات النووية، على صحة الإنسان وسلامته وعلى البيئة، باتخاذ ما يتفق من التدابير مع التزامات كل منها بموجب الاتفاقات الدولية ذات الصلة.

### التعاون الدولي

١٠ - وللجنة أن تؤكد ما للتعاون الدولي في إطار جدول أعمال القرن ٢١ من أهمية في كفالة النظر إلى النقل في الإطار العام للتنمية المستدامة. وبوسع اللجنة، إدراكا منها لما يستدعيه تحقيق التنمية المستدامة من تعاون دولي ومن تدابير تملئها

الظروف الوطنية، وسعيها منها إلى تقديم المساعدة للبلدان النامية وللبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية في تحقيق التنمية المستدامة، أن توصي بأن يتفق المجتمع الدولي على ما يلي:

(أ) كفالة توافر القدر الكافي من التمويل لتحقيق عدة أهداف من ضمنها تيسير نقل التكنولوجيات النظيفة وتعزيز فعالية الطاقة وتحسين نظم النقل من خلال الاستعانة بجميع المؤسسات والآليات المالية المناسبة؛

(ب) حث المؤسسات المالية الدولية على جعل مشروعات النقل المكرسة للتنمية المستدامة أولوية لديها؛

(ج) تعزيز بناء القدرات بوسائل من ضمنها برامج تطوير الموارد البشرية للبلدان النامية بالاعتماد على برامج التدريب الكفيلة بتوسيع نطاق المهارات التقنية ومهارات التخطيط؛

(د) دعم إبرام شراكات بين القطاعين العام والخاص، سعيًا إلى تعزيز الاستثمار في قطاع النقل الذي ييسر إدخال التكنولوجيات المناسبة وإقامة البنى الأساسية الملائمة التي تتسق مع أهداف التنمية المستدامة وذلك على أساس الأولويات الوطنية؛

(هـ) تطوير القدرات المحلية بغية إعداد وإنتاج التكنولوجيات الملائمة؛

(و) تحسين جمع وتقييم وتحليل المعلومات ذات الصلة بالنقل والإمام بما يحدث من تطورات في مجال صنع السياسات العامة والتخطيط على الصعيد الوطنية والإقليمية والدولية والحث على استخدام أحدث التكنولوجيات لتيسير تبادل المعلومات وقواعد البيانات؛

(ز) دعم الجهود الرامية إلى تعميق وعي الجمهور؛

(ح) دعم سياسات النقل الرامية إلى توفير درجة أعلى من الأمن في قطاع النقل؛

(ط) دعم مشروعات تشييد بنى الاتصال والنقل الأساسية وتحديثها وصيانتها في المناطق الجبلية؛

- (ي) تنفيذ توصيات الدورة الاستثنائية التاسعة عشرة للجمعية العامة بشأن الاستغناء تدريجياً عن استعمال البترين الذي يحتوي على رصاص(١)؛
- (ك) اتخاذ التدابير الكفيلة لتعزيز استخدام أنواع أنظف من الوقود.

١١ - وللجنة أن تشجع ما تقوم به منظمات دولية مثل منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية وبعض الحكومات من أعمال لتدعيم نظم النقل الرامية إلى كفاءة قدر أكبر من السلامة وتخفيض التلوث وغيره من الآثار السلبية على البيئة. وقد ترى اللجنة أيضاً أن تدعو إلى توثيق عرى التعاون والتنسيق بين المنظمات الحالية التي تقوم بأنشطة تتعلق بالنقل وذلك بغية تعزيز التكامل وتقليل الازدواجية إلى أدنى حد.

### التعاون الإقليمي

١٢ - قد يكون من المستصوب أن تقوم اللجنة، على الصعيد الإقليمي، بتشجيع التعاون الإقليمي من خلال الاستعانة بصورة أفضل باللجان الإقليمية للأمم المتحدة ومصارف التنمية الإقليمية الحالية والمنظمات والآليات الإقليمية الموجودة وذلك على النحو التالي:

- (أ) من المجالات التي يمكن إقامة التعاون الإقليمي فيها داخل المناطق وفيما بينها تبادل أفضل الممارسات وجمع البيانات وتبادلها؛
- (ب) النظر في إمكانية إبرام أو تعزيز اتفاقات التلوث عبر الحدود وفق احتياجات كل إقليم؛
- (ج) وقد يكون تمويل مشروعات النقل الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة أمراً مناسباً على المستوى الإقليمي.

### التوصيات على الصعيد الوطني

١٣ - على الصعيد الوطني، تشجع الحكومات، مع مراعاة أولوياتها والظروف الوطنية الخاصة بكل منها، على القيام بما يلي:

(١) توصي الجمعية العامة، في الفقرة ٤٧ (و) من قرارها S-19/2، بما يلي "الإسراع في الاستغناء تدريجياً عن استعمال البترين الذي يحتوي على رصاص في أقرب وقت ممكن، من أجل بلوغ الأهداف المتمثلة في الحد من الآثار السلبية على الصحة الناجمة عن تعرض البشر للرصاص. وفي هذا الصدد، ينبغي أن يستمر تقديم المساعدة التكنولوجية والاقتصادية إلى البلدان النامية لتمكينها من إنجاز هذا التحول".

- (أ) تقديم حوافز أفضل كجزء من النهج الممكنة والفعالة الكفيلة بتقليل التلوث ورفع كفاءة الطاقة؛
- (ب) مراعاة الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في عملية صنع القرارات في قطاع النقل؛
- (ج) إنشاء نظم للنقل تراعي احتياجات التنمية وتؤدي، حيثما أمكن ذلك، إلى تقليل التأثيرات السلبية على البيئة بوسائل من ضمنها اتخاذ تدابير لترشيد انسياب الحركة وبناء الطرق وإدارة الطلب على النقل وتيسير الحصول على السلع وتسهيل تدفقها؛
- (د) تشجيع البلدان على اتخاذ مزيد من الخطوات لإعدادات تكنولوجيات أفضل للمركبات وعلى استخدام هذه التكنولوجيات وتطوير أنواع الوقود التقليدية جنباً إلى جنب مع إعداد وتطوير أنواع الوقود البديلة؛
- (هـ) تشجيع القطاع الخاص على المشاركة في رفع درجة كفاءة التحكم في الانبعاثات في كل وسيلة من وسائل النقل؛
- (و) مواصلة الجهود الرامية إلى الاستغناء بالتدرج عن البترين الذين يحتوي على رصاص؛
- (ز) تعزيز فعالية الوقود؛
- (ح) تعزيز بناء القدرات والاستخدام المناسب لتكنولوجيا المعلومات بما في ذلك الجهود الرامية إلى تحسين القدرات المؤسسية المحلية والتنسيق في مسائل النقل والمسائل التي تؤثر على النقل؛
- (ط) القيام، حيثما أمكن ذلك، بتهيئة بيئة حافزة على البحث والتنمية والابتكار التكنولوجي؛
- (ي) توثيق الروابط بين مختلف وسائل النقل بغية استخدام البنى الأساسية الموجودة بقدر أكبر من الكفاءة وزيادة استعمال وسائل نقل أكثر فعالية؛
- (ك) تيسير استخدام نظم النقل العام الفعالة والآمنة والميسورة والسليمة بيئياً بما في ذلك فيما يتعلق بالخدمات الحضرية وبين المناطق الحضرية؛
- (ل) اتخاذ تدابير إضافية بغرض تعزيز السلامة في الطرق؛



- (م) استدامة وتعزيز استخدام وسائل النقل الميسورة وبمحت إمكانية زيادة الاعتماد على وسائل النقل ذات التكلفة المنخفضة والمتاحة دون عناء. بما في ذلك وسائل النقل الآمنة غير الآلية؛
- (ن) وضع سياسات لخدمات ونظم النقل يراعى فيها ما ينطوي عليه الاستخدام المتكامل للأراضي وتخطيط البنى الأساسية وشبكات النقل العام وتخطيط الطرق من إمكانات كوسائل لإدارة الطلب على خدمات النقل وخلق أنماط لاستخدام وسائل نقل تكون أكثر سلامة من ناحية البيئة؛
- (س) تعزيز التخطيط المراعى للمنظور الجنساني في خدمات ونظم النقل ومضاعفة نهج تخطيط النقل الشاملة والقائمة على المشاركة والتي تلي الاحتياجات الاجتماعية، بما في ذلك ما يختص منها بالأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة؛
- (ع) دعم مشاركة الجمهور في صنع القرارات بإشراك جميع أصحاب المصلحة وتيسير الحصول على المعلومات لتحقيق أهداف شتى من ضمنها تمكين المستهلكين من الاختيار عن علم؛
- (ف) دعوة الحكومات والمنظمات المعنية إلى النظر في اتخاذ تدابير ترمي إلى وضع أسعار معقولة وفعالة في مجال النقل واستخدام البنى الأساسية والقيام، عند الاقتضاء، بإعداد وسائل استراتيجية تُمكن من قياس التأثيرات البيئية والصحية.

## ٢ - إيجاز الرئيسين للمناقشة

### مقدمة

- ٣ - استند النقاش الذي دار حول مسائل النقل، إلى تقرير الأمين العام عن النقل (E/CN.17/2001/3)، الذي أعد بموجب قرار الجمعية العامة S-19/2 بشأن برنامج العمل المتعلق بمواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١.
- ٤ - ولاحظ التقرير، أنه بينما تمثل القدرة على نقل السلع والخدمات شرطاً مسبقاً لتحقيق النمو والتنمية الاقتصاديين، فإن الانبعاثات الناتجة عن قطاع النقل تهدد صحة الإنسان والبيئة وتسهم في وصول غازات الدفيئة، لا سيما ثاني أكسيد الكربون، وكذلك الملوثات المحلية كالرصاص والجسيمات الدقيقة وأكاسيد النيتروجين والكبريت، إلى مستوياتها المسجلة عالمياً. ويتوقع أن تزداد أنشطة قطاع النقل مع ازدياد النمو الاقتصادي ونمو السكان والمدن والعولمة.

٥ - ويمكن أن تؤدي قرارات الاستثمار في قطاع النقل إلى تعزيز التنمية المستدامة إذا اقترنت بقرارات لتنظيم استخدام الأراضي تحد من التوسع الحضري. وهناك حاجة، في كثير من البلدان، إلى أن يعاد توجيه الإنفاق العام للتخلي عن تشجيع استخدام المركبات الخاصة، والحث على استخدام أنظمة النقل الجماهيري، وأنواع وقود ونقل وتكنولوجيايات أنظف، وإلى تحسين مستويات صيانة المركبات. وقد حظي تشجيع استخدام وسائل النقل غير الآلية، بما في ذلك السير على الأقدام، بالنجاح في بعض المناطق الحضرية.

٦ - واحتياجات النقل الخاصة بالفقراء جديدة بأن تكون موضع اهتمام خاص؛ إذ تؤثر إمكانية حصول الفقراء على خدمات النقل في تكلفة الاحتياجات والخدمات الأساسية، التي يقتضيها اتباع نمط حياة سليم، كما تؤثر في القدرة على كسب الدخل. فالفقراء يعتمدون، بصفة عامة، على نظم النقل العام، إذا توفرت بتكلفة مناسبة، وعلى الدراجات والحيوانات والسير على الأقدام.

٧ - ويسلط التقرير الضوء على احتياجات النقل الخاصة بالمناطق الحضرية والريفية، وكذلك على الآثار المتوقعة للعولمة. ولنمو النقل الجوي تأثيراته على التنمية المستدامة. كما أن تأثير قرارات الاستثمار في قطاع النقل على التنمية المستدامة ذو طبيعة طويلة الأجل، ويستدعي أن ينظر فيه بعناية من قبل صناع القرار، وواضعي الخطط الحضرية، وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة.

#### اعتبارات عامة

٨ - أشارت وفود كثيرة إلى أن النظر في مسألة النقل يجب أن يسترشد بمبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة.

٩ - ومن المتفق عليه، بصفة عامة، أن تعزيز تحركات الناس، والقدرة على نقل السلع والخدمات، ضروريان للنمو الاقتصادي والتنمية، وأن قطاع النقل يساهم بدرجة محسوسة في الناتج المحلي الإجمالي. غير أن مساهمة قطاع النقل الكاملة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية تستوجب أن يتسم هذا القطاع بالكفاءة والسلامة البيئية والأمان، وأن يتيح القدرة على الحركة، وأن يتيسر الحصول على خدماته على أساس المساواة بين جميع قطاعات المجتمع؛ إذ تعتبر إمكانية الوصول بتكلفة معقولة إلى أماكن العمل والإقامة والخدمات الصحية والتعليمية وغيرها من المرافق الاجتماعية، أمراً حيوياً بالنسبة لرفاهية السكان في المناطق الريفية والحضرية معاً. كما أن عدم كفاءة نظم النقل يعوق التنمية في كثير من البلدان النامية، وبصفة خاصة في البلدان الأقل نمواً.

١٠ - ومن المتفق عليه بصفة عامة أن الطلب على خدمات النقل سيستمر في الازدياد على امتداد العالم في ضوء تسارع وقع العولمة والتوسع السريع للمراكز الحضرية في العالم النامي. فقد كان قطاع النقل هو المصدر الرئيسي لنمو الطلب على الطاقة، الذي يتوقع أن يستمر في الازدياد في المستقبل المنظور. وقد اقترن الازدياد العالمي في الطلب على خدمات النقل بطائفة من المشاكل ذات التأثير البيئي، التي تزداد أهمية معالجتها وتخفيف آثارها.

١١ - وذكرت وفود كثيرة أن إمكانية الحصول على خدمات النقل بتكلفة معقولة تظل من الأهمية المتقدمة بالنسبة للبلدان النامية. إذ تقترن تلبية الطلب على خدمات النقل بتكلفة عالية، تشكل عبئا ثقيلا على بند الإنفاق العام، ونفقات قطاع الأعمال، وميزانيات الأسر، وتؤثر بشكل خاص على الأسر ذات الدخل المنخفض، مما يزيد عبء الفقر ثقلا عليها. وأشارت الوفود أيضا إلى تقرير الأمين العام عن عدم كفاية خدمات النقل أو عدم مناسبة تكلفتها بوصفهما عاملين يساهمان في ازدياد تكديس السكان، ويسببان تدهور البيئات المحلية، كما أشارت إلى أن قصور نظم النقل في المدن يرتبط أيضا بازدياد معدلات الحوادث والتأثير السليم على صحة الإنسان.

١٢ - ولاحظت بعض الوفود أهمية دور المستهلك وكذلك جماعات المستهلكين، ونجاح أو فشل الترويج لسياسات النقل التي تدعم التنمية المستدامة. غير أن لدور المنتجين، بما في ذلك صناعات السيارات، أهمية ماثلة في المساعدة على تعزيز الأهداف المستدامة في قطاع النقل.

١٣ - ودعت وفود عديدة إلى تكثيف التعاون الدولي في مضممار التمويل والمساعدات الأخرى المتعلقة ببناء القدرات ونقل تكنولوجيات النقل غير المضرة بالبيئة إلى البلدان النامية. ولاحظت الوفود أن المساعدة المقدمة إلى البلدان النامية لتعزيز مشروعات النقل بغية تلبية متطلبات النقل المتعلقة بالتنمية المستدامة، يمكن استمرارها، بوسائل شتى من بينها المشروعات التي تحقق كفاءة الطاقة. ولاحظت وفود عديدة أن بلدانها لم تتخذ خطوات بشأن تعزيز نظم النقل فحسب، بل وفيما يتعلق بالسياسات العامة الرامية إلى التحول إلى استخدام أنواع وقود أقل تلويثا لأغراض النقل، كاستخدام الغاز الطبيعي لتشغيل الحافلات وسيارات الأجرة، وكذلك استخدام الإيثانول كوقود بديل أكثر نظافة. ولاحظت الوفود أيضا أنه كانت هناك حاجة إلى إعداد نظام متكامل للنقل البري والجوي والنقل عبر المجاري المائية الداخلية وفي البحر. وفي هذا الصدد، لاحظت الوفود أن هناك حاجة إلى وجود استثمارات كبيرة، وإلى نقل التكنولوجيات غير المضرة بالبيئة، بغية تعزيز ودعم عملية إعداد نظام نقل قادر على ربط جميع المراكز الحضرية الرئيسية، في كثير من البلدان والجزر - وهي شبكة ذات أهمية حيوية لدعم التنمية المستدامة. ووردت الإشارة كذلك، إلى أن هناك حاجة

إلى إبقاء تكلفة النقل الدولي للسلع في مستوى منخفض، لمساعدة الدول النامية في جهودها الرامية إلى تعزيز الرفاهية والقضاء على الفقر.

١٤ - وأشارت بعض الوفود أيضا إلى أنه يتعين على الجميع اتباع نهج يراعي المنظور الجنساني فيما يتعلق بالنقل، لا سيما معالجة الاحتياجات الخاصة بالمرأة في المناطق الريفية.

١٥ - ولاحظ بعض الوفود أن توسع نظم النقل جلب فوائد اجتماعية واقتصادية عديدة، لكنه تسبب أيضا في خلق عدد من المشاكل، وأن هناك حاجة، من ثم، إلى اتخاذ تدابير لتحويل اتجاهات النقل لتتبع سبيلا أكثر استدامة، وإلى اتخاذ نهج تكاملي تجاه تخطيط النقل وتوفير الخدمات. وهي تدابير يتعين اتخاذها على جميع المستويات، بواسطة أطراف ناشطة مختلفة، تشمل الحكومات، والمنظمات الحكومية الدولية، والمؤسسات المالية الدولية، والمنظمات غير الحكومية، والقطاع الخاص، والمستهلكون. ولوحظ أن انبعاثات غازات الدفيئة من قطاع النقل تأتي في معظمها من البلدان المتقدمة النمو. كما أشارت هذه الوفود إلى وجوب الاهتمام بإتاحة فرص متساوية في الحصول على خدمات النقل للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، مع أخذ تلك الاعتبارات في الحسبان عند تخطيط النقل واتخاذ القرار.

١٦ - وأحاطت هذه الوفود علما بأهمية تأثيرات قطاع النقل على صحة الإنسان: إذ أن أعدادا كبيرة من الناس على امتداد العالم تواجه مصاعب صحية نتيجة لتلوث الهواء، وإلى أن ارتفاع معدلات الجسيمات الدقيقة وانبعاثات الرصاص قد تكون لها آثار خطيرة على صحة الأطفال ونموهم. وأشارت الوفود أيضا إلى ارتفاع معدلات الوفيات والإصابات الناتجة عن قطاع النقل البري بصفة خاصة. وقال البعض إن هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير لتقليل الاحتياج للسفر، وللتأثير على خيارات وسائط النقل بحيث تتخذ أشكالا أكثر استدامة، نظرا إلى أنه يتعذر الاستمرار إلى ما لا نهاية في المحافظة على التوجهات الحالية لنمو الطلب على خدمات النقل. وأنه يتعين تحسين وتشجيع وسائط النقل غير الآلية، لا سيما في البلدان النامية.

١٧ - وأشار بعض الوفود إلى أن للتطورات التقنية دور هام في تخفيف التأثيرات البيئية لقطاع النقل؛ إذ يمكن إحداث تخفيض ملموس في انبعاثات عوادم المركبات، عن طريق تحسين مستويات كفاءتها وأنواع وقودها، مما سيحلب مناعا مستدامة للبيئة وصحة الإنسان. ولاحظت الوفود أيضا أن انبعاثات السفن في تلك الأجزاء من العالم التي تكثرت فيها حركة السفن في المناطق الساحلية، تشكل نسبة كبيرة من مجموع انبعاثات قطاع النقل. وأعربت الوفود أيضا عن قلقها من أن انبعاثات الطائرات تساهم في رفع درجة الاحترار في العالم، وأشارت إلى أنه يتعين بذل الجهود لخفض الانبعاثات والضجيج، وعن أنها تولي أهمية كبرى للأجهزة التقنية التي يجري تسويقها. وحثت الوفود منظمة الطيران المدني الدولي على

توسيع جهودها الرامية إلى خفض انبعاثات وضحيج الطائرات، مع الأخذ في الحسبان توقع ازدياد مساهمة الانبعاثات الناشئة عن حركة الطيران على ارتفاعات عالية في رفع درجة الاحترار في العالم. وجرى أيضا حث المنظمة البحرية الدولية على مواصلة العمل على تعزيز السلامة البحرية بتقليل مخاطر الحوادث، وعلى تشجيع خفض التلوث البيئي الناتج عن حركة النقل البحري الدولية. ولوحظ أيضا أن هناك معدل خطورة عال على صحة وسلامة الإنسان والبيئة نتيجة لحركة النفايات النووية عبر الحدود، وأنه يتعين أن تمثل هذه الحركة، لا سيما البحري منها، لأحكام القانون الدولي والاتفاقات الإقليمية. ولوحظ أيضا أن الوسائل السليمة تكنولوجيا والأمنة لنقل هذه النفايات الخطرة متوافرة بالفعل.

١٨ - وجرى الإشارة إلى تقرير التقييم الثالث للفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ، الذي أكد أن الأنشطة البشرية تؤثر على مناخ الأرض، مع احتمال حدوث تأثيرات إيكولوجية واقتصادية ذات أهمية، وأنه سيكون من الضروري، عند التخطيط للمستقبل، التوصل إلى فهم العلاقات المتبادلة بين نظم النقل والتكنولوجيا وبين التأثيرات المحلية والعالمية التي يتعرض لها الغلاف الجوي. ولوحظ أيضا أن القانون الاتحادي استخدم في أحد البلدان لمنع بيع البنزين المحتوي على الرصاص للاستخدام في المركبات التي تستخدم الطرق السريعة، منذ ١٩٩٦، وأن مستويات جديدة قد فرضت مؤخرا فيما يتعلق بما يحتويه البنزين والديزل من الكبريت، بالنسبة للاستخدام في كل من مركبات النقل الثقيلة والخفيفة. ولاحظت الوفود أيضا أهمية إشراك العديد من المستفيدين في أية جهود تُبذل لمعالجة المسائل المتصلة بالنقل، ولإيجاد توافق في الآراء بين القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والوكالات الحكومية وغيرها من المجموعات الرئيسية، بحسبان ذلك أفضل الطرق لكفالة التنفيذ الكامل للإجراءات المتفق عليها.

١٩ - وذكر عدد من الوفود أن خدمات النقل المستدامة تعتبر هدفا طويلا الأجل، وأن تحقيقه يعتمد على المزاوجة الفعالة بين النهج والمشاركة النشطة والتعاون بين شركاء عديدين، على المستويات المحلية والدولية، وعلى مراعاة الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في صنع القرار. وذكرت الوفود أنه لن يكون من السهل إيجاد التوازن بين هذه الدعائم الثلاث للتنمية المستدامة، وأنه سيتعين، في بعض الأحيان، الإقدام على بعض التنازلات من أجل تحقيق مكاسب في بعض الحالات. ولاحظت الوفود أيضا الحاجة إلى معالجة قضايا وشواغل المناطق الريفية، التي تختلف في كثير من الأحيان في طبيعتها عن مثيلاتها في المراكز الحضرية، مع أن المناطق الريفية والحضرية تواجه معا ضغوطا متزايدة في مجال تمويل الهياكل الأساسية للنقل وتوسيعها.

٢٠ - وأعربت بعض الوفود عن تحفظها تجاه إعداد برنامج عمل دولي شامل يستهدف التنمية المستدامة في قطاع النقل. وأشارت إلى أن تباين ظروف وأولويات البلدان سيتطلب أن تكون البلدان والمناطق قادرة على انتقاء خيارات مضمونة العواقب وواعدة، مع أخذ حالتهما الخاصة في الاعتبار.

٢١ - وذكر تجمُّع المنظمات غير الحكومية المعني بالنقل المستدام أن تصنيف المشاكل المتعلقة بالبيئة وبالفقراء، الذي أوجدته سياسات النقل الحالية، تصنيف دقيق. وأن نطاق المشاكل المقدمة يعتبر معقولا، وأن التركيز على تكنولوجيات نظام النقل خلق انطبعا مضللا، إلا أن المشكلة وحلها يمكن تقليصهما إلى مستوى التكنولوجيات الأكثر استدامة. بيد أن التجمع الدولي للمنظمات غير الحكومية يؤمن على الأرجح، بأن الطبيعة غير المستدامة لنظام النقل العالمي تعبر، بصفة عامة، عن استجابة المستهلكين ذوي الدخل الأعلى لمعدلات الأسعار التي يؤثر فيها دعم الحكومات كثيرا وكذلك صعوبات إدراج التكاليف الناجمة عن المسائل البيئية الخارجية واستخدام الطرق.

## باء - حماية الغلاف الجوي

### ١ - العناصر المحتملة لمشروع مقرر للجنة التنمية المستدامة في دورتها التاسعة

٢٢ - يقدم الفريق العامل للجنة التنمية المستدامة، في دورتها التاسعة، العناصر المحتملة لمشروع قرار بشأن حماية الغلاف الجوي، على النحو المبين أدناه.

### العناصر المحتملة لمشروع قرار بشأن حماية الغلاف الجوي

#### اعتبارات عامة

١ - تستطيع اللجنة أن تعيد تأكيد مبدأ المسؤوليات المشتركة والمتباينة، وأهمية تقديم دعم مالي دولي إضافي إلى البلدان النامية، وأهمية دعم بناء القدرات ونقل التكنولوجيات غير المضرة بالبيئة حسبما ينص عليه جدول أعمال القرن ٢١.

٢ - يتعين أن تكفل المقررات المتخذة المتعلقة بالغلاف الجوي التوازن بين التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية وحماية البيئة، باعتبارها مكونات للتنمية المستدامة، مترابطة ويعزز بعضها بعضا.

٣ - وتستطيع اللجنة تأكيد أن الغلاف الجوي للأرض، بما في ذلك المساحات البحرية والبرية، يجب اعتباره أحد ثلاثة مجالات أساسية ومتداخلة تشكل نظام دعم الحياة في العالم، وأن التنمية المستدامة مرتبطة بشكل لا ينفصم مع التأثيرات التي قد تحدثها التغييرات التي تصيب الغلاف الجوي نفسه على الأنشطة البشرية، والأنظمة

الإيكولوجية، والكوارث الطبيعية. وتستطيع اللجنة أن تلاحظ كذلك أن الأنشطة البشرية تساهم في تراكم ملوثات الهواء في الغلاف الجوي، مما يؤثر في تغير المناخ، وفي استنزاف طبقة الأوزون في أعلى الغلاف الجوي، وبصفة خاصة في التلوث العابر للحدود الذي يصيب الهواء في المناطق الحضرية وداخل المساكن.

٤ - ويُحدث تلوث الهواء على نطاق واسع تأثيرات سلبية على صحة الإنسان، والأنظمة الإيكولوجية، والزراعة. وتجابه بلدان عديدة تحديات رئيسية في معالجة تأثير التلوث، لا سيما في المدن الكبيرة. وبما أن ملوثات الهواء قد تُحدث أضراراً، على بُعد آلاف الكيلومترات من المصدر أحياناً، فإن الجهود الوطنية الرامية إلى خفض الملوثات يمكن استكمالها عبر التعاون المناسب إقليمياً ودولياً.

٥ - ويتضح جلياً أن القسم الأكبر من الانبعاثات الملوثة يعود، سابقاً وحالياً، إلى البلدان المتقدمة النمو، التي يتوجب عليها أن تتصدر هذا الأمر. وتستطيع اللجنة أن تشير إلى أن معالجة مسائل الغلاف الجوي تعني التعامل مع مسائل ومشاكل عديدة، مثل الأنماط غير المستدامة للاستهلاك والإنتاج، والمساواة والأنصبة الماضية، وازدياد التلوث، والنمو الحضري السريع، والهجرة إلى المناطق الحضرية الدائمة التوسع، والافتقار إلى الموارد المالية والتكنولوجية، وعلاقة الترابط بين الطاقة والنقل والغلاف الجوي. وفي هذا الصدد، تستطيع اللجنة أن تكرر تأكيد أهمية تقديم الدعم من قِبَل المجتمع الدولي. وتستطيع اللجنة أيضاً أن توجه الانتباه إلى مشاكل التقلبات المناخية وما لها من تأثير على التنمية المستدامة.

### التعاون الدولي

٦ - قد ترغب اللجنة في التوصية بأن يتعاون المجتمع الدولي، بما في ذلك عبر توفير المساعدة إلى البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية، بغية تحقيق ما يلي:

(أ) المساعدة على بناء القدرات وإجراء البحوث والتعليم والتدريب على منع تلوث الهواء ومكافحته، بما في ذلك عبر تنمية الموارد البشرية؛

(ب) المساعدة على تحسين جمع البيانات المتصلة بالانبعاثات الجوية وتقييمها وتحليلها والإلمام بالتطورات الحاصلة في وضع السياسات وتخطيطها على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية، وتعزيز استخدام تكنولوجيا المعلومات المناسبة قصد تيسير الوصول إلى المعلومات وتبادلها؛

- (ج) المساعدة على إيجاد واستخدام أنواع نظيفة من الوقود وتكنولوجيات وممارسات خاصة بمكافحة تلوث الهواء؛
- (د) تعزيز أنماط الاستهلاك والإنتاج المستدامين، ولا سيما في البلدان النامية؛
- (هـ) تعزيز نقل أنواع أنظف من الوقود، بما فيها التكنولوجيات المتقدمة الخاصة بالوقود الأحفوري، والوقود البديل وتكنولوجيات وممارسات إدارة حركة المرور، بما في ذلك عبر إشراك القطاع الخاص؛
- (و) توفير التمويل المناسب، لتحقيق عدة أغراض منها نقل التكنولوجيات السليمة بيئياً؛
- (ز) تعزيز التعرف على الحواجز والقيود المالية والتكنولوجية والمؤسسية التي تواجهها جميع البلدان، ولا سيما البلدان النامية، عند مكافحتها تلوث الهواء، وبخاصة في المناطق المتروبولية، بغية معالجتها وإزالتها؛
- (ح) تشجيع التعاون الوثيق والمتواصل لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة؛ مركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) وغيره من المنظمات الدولية المعنية مع الحكومات قصد مساعدتها على إعداد استراتيجيات لمكافحة تلوث الهواء في الأماكن المغلقة.
- ٧ - وإذ تلاحظ اللجنة أهمية عديد من الصكوك الدولية المعنية بالتعاون الدولي لحماية الغلاف الجوي، فإنها تستطيع كذلك أن تقرر ما يلي:
- (أ) تشجيع إجراء مزيد من التعاون بين الهيئات الدولية المعنية في تنفيذ الاتفاقات البيئية المتعددة الأطراف، بما في ذلك التعاون بين بروتوكول مونتريال واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ واتفاقية التنوع البيولوجي والاتفاقية الدولية لمكافحة التصحر؛
- (ب) الأخذ في الحسبان المفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو؛
- (ج) تأكيد أهمية التجديد المناسب لموارد الصندوق المتعدد الأطراف في إطار بروتوكول مونتريال وتشجيع الأطراف في هذا البروتوكول على الوفاء بالتزاماتها في المساهمة بسرعة في الصندوق؛



(د) تشجيع البلدان التي ليست بعد أطرافاً في بروتوكول مونتريال على بحث مسألة التصديق والانضمام إلى هذا البروتوكول والتعديلات الخاصة به في أقرب الآجال الممكنة؛ و

(هـ) دعم جهود الأطراف في بروتوكول مونتريال الهادفة إلى إجراء مزيد من بحث السبل اللازمة لتعزيز استخدام بدائل للمواد المستنفدة لطبقة الأوزون تكون فعالة من حيث التكلفة ورخيصة وسليمة بيئياً، وبخاصة اتخاذ ما يلزم قصد استخدامها في البلدان النامية.

٨ - وفيما يتصل برصد الغلاف الجوي للأرض، يمكن للجنة أن تؤكد على أهمية ما يلي:

(أ) توطيد المراقبة المنتظمة للغلاف الجوي للأرض، بما في ذلك زيادة استخدام السواتل وتحسين محطات الرصد الأرضية؛

(ب) دعم برنامج القياسات الأرضية المرحلة لعمود الأوزون الكلي التي تقوم بتنسيقها المنظمة العالمية للأرصاد الجوية طوال ما تبقى من العقد بهدف تحديد الآثار النهائية المحتملة لاستنفاد طبقة الأوزون؛

(ج) القيام، حسب الاقتضاء، بدعم برامج الرصد الدولية الموجودة مثل النظام العالمي لمراقبة المناخ.

### التعاون الإقليمي

٩ - على المستوى الإقليمي، يمكن للجنة أن تشجع على ما يلي:

(أ) توطيد التعاون بشأن المسائل المتصلة بالغلاف الجوي، حسب الاقتضاء، بما يتماشى مع احتياجات كل إقليم وخصائصه؛

(ب) دعم الاتفاقات الإقليمية القائمة بشأن تحسين نوعية الهواء ومراقبة تلوث الهواء عبر الحدود؛

(ج) تحسين الرصد الجوي وجمع البيانات بشأن تلوث الهواء، حسب الاقتضاء.

### التوصيات على المستوى الوطني

١٠ - على المستوى الوطني، يمكن للحكومات، حسب أولوياتها وظروفها الوطنية الخاصة، أن تُدعى، بدعم من المجتمع الدولي، حسب الاقتضاء، إلى بحث ما يلي:

- (أ) تحسين جمع البيانات ورصد جودة الهواء؛
- (ب) الترويج لعمل منظمة الصحة العالمية الهادف إلى وضع مبادئ توجيهية بشأن جودة الهواء والعمل على ضمان تنفيذ هذه التوصيات؛
- (ج) إجراء مزيد من التطوير والتنفيذ لاستراتيجيات جودة الهواء التي تشمل مراقبة تلوث الهواء وإدارته؛
- (د) تحديد ومعالجة الآثار الضارة لتلوث الهواء على صحة الإنسان؛
- (هـ) تحسين السياسات التي تعمل على تقليل الأخطار البيئية على الصحة، بما في ذلك عبر وضع خطط واستراتيجيات لمنع الأمراض الناتجة عن تلوث الهواء في الأماكن المغلقة والتخفيف منها ومعالجتها؛
- (و) زيادة المشاركة الشعبية وفرص حصول جميع الأشخاص، بمن فيهم العمال، على المعلومات المتعلقة بوسائل الحد من الأخطار الصحية التي يسببها التلوث الجوي واستنفاد طبقة الأوزون؛
- (ز) تشجيع تنسيق الأنشطة الوطنية المعنية بالمسائل الجوية؛
- (ح) تعزيز نشر أفضل التقنيات المتاحة والرخيصة لتحسين جودة الهواء وتقديم الحوافز لذلك الغرض؛
- (ط) تحسين ظروف السكن، مع إدراك أن هذا الأمر سيفيد بصورة خاصة صحة المرأة والطفل؛

## ٢ - ايجاز الرئيسيين المناوبين للمناقشة

### مقدمة

٢٣ - استند النقاش الذي دار حول مسائل حماية الغلاف الجوي، إلى تقرير الأمين العام عن حماية الغلاف الجوي (E/CN.17/2001/2) الذي أعد بموجب أحكام القرار S/19-2 بشأن برنامج العمل المتعلق بمواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن ٢١.

### اعتبارات عامة

٢٤ - من المتفق عليه، بصفة عامة، أنه ينبغي بذل كل جهد لتفادي إدراج مسائل تغير المناخ في عمل اللجنة وضرورة ألا تستبق المناقشات التي ستجري في دورتها التاسعة أو أن تحكم مسبقاً بأي شكل من الأشكال على نتائج المفاوضات الجارية. بموجب الاتفاقية المتعلقة بتغير المناخ والاجتماع السادس لمؤتمر الأطراف في الاتفاقية.

٢٥ - وقد حثت بعض الوفود جميع الدول على التصديق على الاتفاقيات والبروتوكولات والاتفاقات الإقليمية المعنية والمتصلة بحماية الغلاف الجوي وتغير المناخ وتنفيذها.

٢٦ - وأشارت وفود عديدة إلى أن الزيادة الحاصلة في عدد السكان والنمو الحضري السريع الذي يؤدي إلى ظهور مدن ضخمة، وانعدام الموارد المالية والتكنولوجية، وأنماط الاستهلاك غير المستدامة، وعلاقات الترابط بين مسائل الطاقة والنقل والغلاف الجوي، في حملة مسائل أخرى، تستدعي كلها توحى نهج شامل لمعالجة مسألة حماية الغلاف الجوي، بما في ذلك تلوث الهواء المحلي. واعتبارا لحجم المشكل، تمت الإشارة إلى وجوب استكشاف جميع الوسائل الممكنة، بما فيها الشروع في إقامة وتعزيز تعاون إقليمي يهدف إلى مكافحة تلوث الهواء. وأكدت الوفود على أهمية نقل التكنولوجيات السليمة بيئيا الملائمة إلى البلدان النامية بوصفها أداة فعالة لخفض تلوث الهواء.

٢٧ - وأشارت وفود عديدة إلى ضرورة إجراء تجديد مناسب لموارد الصندوق متعدد الأطراف الذي أنشأه بروتوكول مونتريال وأكدت على أن تنفيذ هذا البروتوكول وتعديلاته سوف يتعزز بواسطة توفير موارد مالية إضافية للصندوق. وكذلك بواسطة إيجاد بدائل للمواد المستنفدة لطبقة الأوزون تكون سليمة وبأسعار مقبولة. أشارت إلى التكاليف الباهظة جدا للاستعاضة عن هذه المواد ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية. بيد أن بعض الوفود أشارت إلى أن الصندوق شكل آلية فعالة لتوفير الدعم للبلدان النامية حتى تفي بالتزاماتها بموجب البروتوكول. وأشار أحد الوفود إلى أن إسراع جميع الدول الأطراف بدفع التزاماتها المالية سيفيد الصندوق في عملياته.

٢٨ - ودعت وفود عديدة إلى إجراء مزيد من التعاون الدولي في مجال المساعدات المالية والتكنولوجية على بناء القدرات والتعليم والتدريب ونشر الوعي في أوساط الجمهور، ولا سيما إجراء عمليات المراقبة المنتظمة للغلاف الجوي للأرض وللمحيطات وسطح الأرض، بما فيها بيانات السواتل.

٢٩ - وأشارت بعض الوفود إلى أن تلوث الهواء بواسطة الجسيمات والمواد السمية له آثار خطيرة على الصحة في المناطق الحضرية والريفية، وكذلك على النظم الإيكولوجية والمحاصيل الغذائية والتراث المعماري. ويجب أن تستكمل الجهود الوطنية للحد من الانبعاثات بالعمل والتعاون الدولي حتى تكون فعالة. ولاحظت هذه الوفود الآثار الصحية المتفاوتة على المرأة والطفل الناتجة عن تلوث الهواء الداخلي الضار وأحاطت علما بأن الأخطار التي تحدد بالصحة والأمان يمكن التخفيف منها بتحسين ظروف السكن والتكنولوجيا وأنواع الوقود وتعزيز التخطيط والتصميم المحكم للمستوطنات البشرية إلى جانب إشراك الجمهور.

٣٠ - ولاحظت بعض الوفود أنه على الرغم من أن التلوث المتزايد نتيجة حتمية للنمو الاقتصادي، فإن الرابطة بين النمو الاقتصادي وتدهور جودة الهواء يمكن بل يجب خصمها بوسائل عدة منها تشجيع استخدام أنواع أنظف من الوقود والاستعانة بتكنولوجيات خفض تلوث الهواء واتباع أنماط استهلاك وإنتاج مستدامة.

٣١ - وأشارت بعض الوفود إلى الروابط الواضحة بين مشاكل تلوث الهواء المحلية والإقليمية والعالمية، مثل تلوث الهواء عبر الحدود وتغير المناخ واستنفاد طبقة الأوزون، وإلى أنه ينبغي، نتيجة لذلك، بذل جهود لانتقاء تدابير على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية تكون مفيدة وتخدم أغراضا كثيرة في الوقت نفسه. وذكرت هذه الوفود تمسكها الشديد باتفاقية التلوث الجوي بعيد المدى عبر الحدود التي هي أطراف فيها والتي ترعاها اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وإلى أن هذه الاتفاقية يمكن أن تشكل نموذجا للتعاون الإقليمي تحتذي به الأقاليم الأخرى. كما أشار عدد من الوفود إلى الاتفاق التاريخي المعني بتلوث الهواء عبر الحدود المبرم بين كندا والولايات المتحدة والهادف إلى الحد بصورة كبيرة من الملوثات المسببة للضباب الدخاني.

٣٢ - وفي مجال تلوث الهواء عبر الحدود، أشار أحد الوفود إلى مساهمته النشطة في شبكة رصد ترسب الأحماض في شرقي آسيا؛ وقد تم إنشاء مركز هذه الشبكة في بلد هذا الوفد. وأشار وفد آخر إلى أنه من السابق لأوانه إنشاء شبكة عالمية لرصد ترسب الأحماض بواسطة منهجيات موحدة نظرا للشكوك العلمية. وذكر وفد آخر المبادرات التي اتخذت في منطقة شرق آسيا فيما يتعلق بتلوث الهواء عبر الحدود، كتلك المبادرات التي اتخذت في إطار الاجتماع الثلاثي لوزراء البيئة الذي جمع الصين واليابان وجمهورية كوريا وبرنامج شمال شرق آسيا دون الإقليمي للتعاون البيئي. كما ذكر أنه يرى وجود حاجة لإجراء تحليل معمق للعلاقة بين فعالية الترتيبات الإقليمية لمكافحة تلوث الهواء عبر الحدود وتوافر الموارد المالية والتكنولوجيات. وأشار وفد آخر إلى أن إنشاء برنامج لمعالجة مشكل الدخان والسديم عبر الحدود في منطقة جنوب شرق آسيا ينبغي أن يعقبه عمل ملموس بمساعدة من المنظمات الدولية المعنية والبلدان المانحة. وقالت بعض الوفود إنه سيكون، من السابق لأوانه في هذه المرحلة، وضع صكوك قانونية في هذا المجال.

٣٣ - وأشارت بعض الوفود إلى الأهمية البالغة لاستخدام وسائل علمية سليمة وإجراء مراقبة منتظمة قصد تحديد القضايا والقيام بتقدير للأخطار، ورأت بعض الوفود أن أفضل السبل لإبلاغ المعلومات بشأن جودة الهواء تكمن في إجراء عمليات جرد للانبعاثات ثم تشجيع العمل وفق هذه العمليات والبرامج ذات الصلة. كما ذكر في بعض الوفود أنه ثمة

حاجة ملحة لإجراء قياسات أرضية لعمود الأوزون الكلي قصد تحديد الآثار البحتة لاستنفاد طبقة الأوزون وأوصت بذلك أن يتم تقديم الدعم القوي طوال العقد القادم للبرنامج المنفذ في هذا المجال الذي تنسقه المنظمة العالمية للأرصاد الجوية. وتم التأكيد على دور عمليات المراقبة المنتظمة لتحقيق معرفة أفضل بالغللاف الجوي وعلى ضرورة إدخال تحسينات على المراقبة العالمية المتكاملة بواسطة السواتل والنظم الموقعية، واقترحت هذه الوفود إدراج جهود شبيهة باستراتيجية الرصد العالمية المتكاملة. كما لوحظ وجود حاجة لإشراك علماء من بلدان نامية مشاركة كاملة في العملية التقييمية، مما في ذلك الحاجة إلى موارد لتيسير مشاركتهم.

٣٤ - وأشارت بعض الوفود إلى ضرورة تفادي الشروع في استخدام المواد المستنفدة لطبقة الأوزون التي لم تشملها الترتيبات الدولية بعد ووضع هذه المواد على وجه السرعة تحت وقاية بروتوكول مونتريال. كما أيدت تعليقات بشأن ضرورة إيلاء اهتمام أكبر لأهداف وعمليات الإنهاء التدريجي للتلوث في البلدان النامية عند بحث تغيير المناخ والاستراتيجيات الرامية إلى التقليل أو التخلص التدريجي من الملوثات التي لها آثار ضارة على جودة الهواء وطبقة الأوزون.

٣٥ - وأعربت بعض الوفود عن دعمها الكامل للاتفاق الدولي المعني بالملوثات العضوية الثابتة وحثت البلدان الأخرى على الانضمام إلى هذا الاتفاق، الذي سيكون مفيدا لجميع البلدان، كما حثت البلدان القادرة على مساعدة البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية في بناء قدرتها على مكافحة الملوثات العضوية الثابتة، على المساهمة بأموال قصد مساعدة تلك البلدان على تقليص هذه الملوثات والتخلص منها.

٣٦ - وأشار تجمع المنظمات غير الحكومية المعني بالطاقة وتغيير المناخ إلى أنه رغم أن التخطيط لمواجهة الكوارث وإدارتها أمران هامان جدا، فإن المحور الذي ينبغي أن تركز عليه لجنة التنمية المستدامة، فيما يتصل بالمسائل الجوية مثل تغير المناخ وتلوث الهواء، يكمن في الوقاية. وذكر التجمع كذلك أنه إذا ما تم القضاء على كل النقايس الكامنة في آليات تنفيذ بروتوكول كيوتو، فإن تقليصا كبيرا بنسبة ٥ في المائة من غازات الدفيئة سوف يتحقق، بيد أن هذا الأمر سوف لن يعالج بفعالية المدى الذي وصل إليه تغيير المناخ والذي يمكن أن يؤثر، بل يدمر، كل بلد على وجه البسيطة. كما أشار إلى أن بعض العلماء أفادوا بضرورة تحقيق تقليص في انبعاثات غاز الدفيئة بنسبة ٦٠ إلى ٨٠ في المائة حتى يتم تفادي تغير المناخ، واعتبر أن هذا التقليص لن يتحقق عما قريب في إطار الاتفاقية المتعلقة بتغير المناخ، وبذلك

فإن لجنة التنمية المستدامة هي الهيئة الحكومية الدولية الملائمة للريادة في هذا الشأن وذلك بوضع مقترحات و توصيات للحكومات.

## ثانيا - مسائل أخرى

٣٧ - لم يناقش الفريق العامل أي مسائل في إطار هذا البند من جدول الأعمال.

## ثالثا - اعتماد تقرير الفريق العامل

٣٨ - في الجلسة السابعة المعقودة في ٩ آذار/مارس ٢٠٠١ كان معروضا على الفريق العامل مشروع تقريره (E/CN.17/ISWG.1/2001/L.1) وكذلك ورقات غير رسمية.

٣٩ - وفي الجلسة نفسها، أحاط الفريق العامل علما بالورقات غير الرسمية واعتمد تقريره.

## رابعا - المسائل التنظيمية والمسائل الأخرى

### ألف - افتتاح الجلسة ومدة انعقادها

٤٠ - وفقا لقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ١٩٩٩/٢٨٠ المؤرخ ٢٩ تموز/يوليه ١٩٩٩، اجتمع الفريق العامل المخصص الذي ينعقد بين الدورات والمعني بالنقل والغلاف الجوي التابع للجنة التنمية المستدامة في نيويورك خلال الفترة من ٦ إلى ٩ آذار/مارس ٢٠٠١. وعقد الفريق العامل ٧ جلسات (الأولى إلى السابعة) وعددا من الجلسات غير الرسمية.

٤١ - وافتتح الجلسة نائب رئيس لجنة التنمية المستدامة، مادينا ب. جاربوسيوفا (كازاخستان).

٤٢ - وأدى بيان استهلاكي مدير شعبة التنمية المستدامة في الأمانة العامة للأمم المتحدة.

### باء - انتخاب أعضاء المكتب

٤٣ - انتخب الفريق العامل، في جلسته الأولى المنعقدة في ٦ آذار/مارس، دايفيد ستوارت (استراليا) رئيسا مشاركا بالتزكية.

٤٤ - وانتخب الفريق العامل في جلسته الثانية المنعقدة في ٧ آذار/مارس، دودي تاليواكو (أوغندا) رئيسا مشاركا بالتزكية.

## جيم - جدول الأعمال وتنظيم الأعمال

٤٥ - أقر الفريق العامل في جلسته الأولى المنعقدة في ٦ آذار/مارس، جدول أعماله المؤقت، ووافق على تنظيم أعماله كما ورد في الوثيقة (E/CN.17/ISWG.I/2001/1). وفيما يلي جدول الأعمال:

- ١ - انتخاب أعضاء المكتب.
- ٢ - إقرار جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى.
- ٣ - النقل.
- ٤ - الغلاف الجوي.
- ٥ - مسائل أخرى.
- ٦ - اعتماد تقرير الفريق العامل.

## دال - الحضور

٤٦ - حضر الدورة ممثلو ٣٦ دولة من الدول الأعضاء في لجنة التنمية المستدامة. وحضر مراقبون عن الدول الأعضاء الأخرى في الأمم المتحدة وعن الجماعة الأوروبية، وممثلو مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وأمانات الهيئات المنشأة بمعاهدات، وحضر أيضا مراقبون عن المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية.

## هاء - الوثائق

٤٧ - كان معروضا على الفريق العامل الوثائق التالية:

- (أ) تقرير الأمين العام عن حماية الغلاف الجوي (E/CN.17/2001/2)؛
- (ب) تقرير الأمين العام عن النقل (E/CN.17/2001/3)؛
- (ج) بيان مقدم من الرابطة الدولية للشيخوخة، وهي منظمة غير حكومية تتمتع بمركز استشاري عام لدى المجلس الاقتصادي والاجتماعي (E/CN.17/2001/NGO/1)؛
- (د) ورقة معلومات أساسية عن حماية الغلاف الجوي - تنطرق إلى جوانب الغموض: تحسين القاعدة العلمية لاتخاذ القرار؛
- (هـ) ورقة معلومات أساسية عن حماية الغلاف الجوي - آثار تغير المناخ والعوامل المتغيرة: التقييم والتكيف؛

- (و) ورقة معلومات أساسية عن دور النقل في المناطق الحضرية في تنمية المستوطنات البشرية المستدامة؛
- (ز) ورقة معلومات أساسية عن النقل والتنمية المستدامة في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا؛
- (ح) ورقة معلومات أساسية عن الطيران والتنمية المستدامة؛
- (ط) ورقة معلومات أساسية عن ”الاتجاهات والسياسات المتعلقة بوسائط النقل في المناطق الحضرية والآثار المترتبة على هذه الوسائط في استدامته“؛
- (ي) ورقة معلومات أساسية عن النقل والتنمية المستدامة في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا.



## المرفق

## قائمة المشاركين

## الدول الأعضاء في لجنة التنمية المستدامة

الاتحاد الروسي	ي. ن. إيساكوف، أوليغ ي. كويياكوف، دميتري ي. مكسيمتشف، سيرغي ف. بولغاتشينكو
اسبانيا	إينوسينسيو ف. أرياس، خوان لويس فلوريس، خوسي لويس روزيلو، أنجيل أباريشيو، كارلوس لوز
استراليا	مارك هيمان، دافيد ستيفارت، كاتلين ماكي، روبرت ألدرسن، باتريسيا كايي، هاورد آلن، كلير وولش، السيد غي أوبراين
ألمانيا	جيلا ألمان، مارتن لوتس، ستيفان كونتيوس، راينهارد كراب، غيرت كينر، كريستينا ستينوك، كارل - هاينس فيتش، ريني شارشميت، بيتر كريستيمان، أوي تايجر، جيسيك سوبلي، هيدفيخ فيرون
أنغولا	
أوغندا	داودي تاليواكو
إيران	باقر أسدي، محمد رضا سلامات، حسين معيني، محسن أسبيري
إيطاليا	سيرجو فانتو، ماسيمو ماكيا، بيير بينيديتو فرانشيزي، كورادو كليبي، جيوفاني براوزي، فايو كاسيسي، فاليريا ريدزو، ماسيمو مارتينيلي، غلوريا فيسكوني، أنطونيو سترامباتشي سكارشيا، روبرتو بيناتي
باراغواي	
باكستان	شامشاد أحمد، أيزاز أحمد شودري، عمران أحمد صديقي
البرازيل	ماريا لوزا اسكوريل دي موريس
البرتغال	نونو بريتو، خواو بيدرو فينس دولاغو، كريستينا ويست، سوزانا تكسيرا دي سامبايو، إزابيل ميرتنس، إزابيل رابوزو، باتريسيا غسبار
بلجيكا	نادين غوزي، غونثر سلوفاغن، أولريش لينيرتس، جون بول شارلي
بولندا	أندراي دفورزاك، إزابيلا كوردوزيفيتش
بوليفيا	

بيرو	سيرغي لينغ، أولادزمير فانتسيفيتش، إيغور كاتشانوفيسكي، آندراي بوبوف	بيلاروس
تايلند	كولكوموت سينغارا نا أيودايا، سوفات بوباتنا بونغ	
تونس	نجيب عصمان	
الجزائر	عبد الله بعلي، علي رجال	
الجمهورية التشيكية	جان كارا، السيد جيرى بيندل، داغمار سوتشاروفوفا	
جمهورية كوريا	لي هو - ين، تشوي سيوك - يونغ، يون جونغ - سو، تشونك بوك - يونغ، أوه يصون - دجو، لي كيونغ - تشول، هان ين - هيون، كيم سانغ - دو، ليونغ يونغ - دي	
جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	سين سونغ شول، ريم سونغ شول	
جمهورية الكونغو الديمقراطية		
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافيا السابقة	ناستي كالوفسكي، دونكا ليغورافا، غوران ستيفتشفيسكي، فاسكو غركوف	
الدانمرك	توربين ميلاند كريستنسن، بيتر غيبرت، ثوري كريستيانسن، نيلز ب. هيلتراغ، ينس إيريك راموسن، أنيت سامويلز، سوني شو	
سري لانكا		
السودان	مبارك رحمة الله، إلهام إبراهيم محمد أحمد، أنس الطيب الغيلاني مصطفى	
الصين	سون زين، ليو ديشون، زانغ ميغينغ، زانغ كسوان، تشين زهينلين، شي ويكينغ، وانغ لينغ	
غواتيمالا	غيرت روزنتال، سيلفيا كورادو	
غيانا	أليسون درايتون، جورج تالبوت	
فرنسا	ريمون كيرياك، جينيفيف فيربروج، دانيال لو غارغاسون، لورانس فيوم	
الفلبين		

مادينا ب. ياروسينوفا	كازاخستان
	الكاميرون
برونو رودريغيز باريلا، رفايل داوسا سيسبيدس، إيدس فالينتي ل. دياس، تريسيता بورخيس، ميرسيدس مستيلير، أنطونو فيلاسول، بيدرو أيبلا، هيلدا أورتيس غارسيا	كوبا
	كوت ديفوار
سنيور ألفونسو فالديغيسكو، أندريا ألبان، مارييا كريستينا كارديناس، موريشيو باكيرو	كولومبيا
	لبنان
	مالي
	مدغشقر
موريشيو إسكانيرو، خوسي رامون لوريتزو، أرتورو بونسي	المكسيك
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
	موريتانيا
	موريشيوس
كارلوس دوس سانتوس، نونو توماس، فيرناندو خولياو	موزامبيق
	نيكاراغوا
دون ماكبي، تريفور هوغز، أندرو ماثيوز، غرانت روبرتسون، داني بوركارد	نيوزيلندا
زيتا جيلر، ساندور موزيس	هنغاريا
بيتر فيريك، فينسنت فان دن بيرغن، رالف بريسكورن، غيرارد سنيل، الكسندرا فالكينبورغ، فيم س. ثوركنبورغ	هولندا

الولايات المتحدة الأمريكية  
 جوناثان مارغوليس، فرانكلين مور، ديفيد موزيس، أدبلا باكيل،  
 كوياريت، ديفيد بيرى، توماس برينان، آن كيري، رودجر كونوي،  
 جون دافيسون، مارك ج. هامبلي، ليزا هانلي، جون كافاناغ،  
 مليسا كيهو، دانييل ماغرو، دونكان مارش، جون ماتوزاك، باتريك  
 مينديس، ألفريدا ميرز، كاميل ميتلهولتس، مارينا مورغنيغ، دانييل  
 روشبيرغ، آرثر ريبينسكي، سينثيا سادي، كلاوديا سيرور، آن  
 ستوارت، ديفيد فان هوغستراتن

اليابان  
 كويشيرو سيكي، ماساتوشي ساطو، يوتارو هوريوتشي، كازوو  
 ياغي، كازوهيكو كوكو بو، شونيتشي ناكادا، تورو ناغاياما، كو  
 كيوسو، كوتارو كواماتا، توشويوكي ماتسوي، كونيكو أوشيدا،  
 ناومازا موراكوشي

اليونان  
 الياس غوناريس، أليكسيوس - ماريوس ليوروبولوس، أندرياس  
 كاميتسيس

### الدول الأعضاء في الأمم المتحدة التي مثلها مراقبون

أذربيجان، الأرجنتين، إكوادور، أندورا، اندونيسيا، أوكرانيا، بنغلاديش، بنما،  
 تركيا، تونغ، جمهورية تزانبا المتحدة، جنوب أفريقيا، دومينيكا، السويد، شيلي، فنزويلا،  
 فنلندا، فيرغيزستان، كندا، ليسوتو، مالطا، مصر، المغرب، المملكة العربية السعودية،  
 النرويج، النمسا، نيجيريا، هايتي

\* \* \*

### الكيانات التي مثلها مراقبون

الجماعة الأوروبية

### المنظمات الحكومية الدولية

الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر في الأمم المتحدة

### المنظمات غير الحكومية

الغرفة التجارية الدولية، المجلس الدولي للقانون البيئي، الاتحاد الدولي المعني بالشيخوخة، تجمع  
 المنظمات غير الحكومية المعني بالنقل المستدام وتجمع المنظمات غير الحكومية المعني بالطاقة  
 وتغير المناخ

الدول غير الأعضاء التي لها بعثات مراقبة دائمة في المقر  
سويسرا

#### الوكالات المتخصصة والمنظمات ذات الصلة

منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، المنظمة العالمية  
للملكية الفكرية، منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية، الوكالة الدولية للطاقة الذرية

#### برامج الأمم المتحدة والبرامج ذات الصلة

اللجنة الاقتصادية لأوروبا، اللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ، برنامج الأمم المتحدة  
الإنمائي، برنامج الأمم المتحدة للبيئة

---