

Distr.
GENERAL

TD/B/C.I/MEM.1/3
23 March 2009

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة

الدورة الأولى

جنيف، ١٦-١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٩

تقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير
النقل والتجارة عن دورته الأولى

المعقود في قصر الأمم، جنيف، من ١٦ إلى ١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٩

المحتويات

الصفحة

٣	..... موجز الرئيس	أولاً -
٣	..... ملخص المداولات	ألف -
١٦	..... المناقشات التي دارت في الجلسة الختامية	باء -
٢٠	..... استنتاجات الرئيس	جيم -
٢٣	..... المسائل التنظيمية	ثانياً -
٢٣	..... انتخاب أعضاء المكتب	ألف -
٢٣	..... إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل	باء -
٢٣	..... الوثيقة الختامية للدورة	جيم -
٢٣	..... اعتماد التقرير	دال -

المرفقات

المرفق

٢٤	..... الاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة	الأول - البرنامج المؤقت
٢٦	.....	الثاني - الحضور

أولاً - موجز الرئيس

ألف - ملخص المداوالات

١ - أكدت نائبة الأمين العام للأونكتاد بالنيابة، في الجلسة الافتتاحية، أن تغير المناخ سيشكل خطراً وتحدياً حسيماً للبشرية، لا سيما لأفقر الشعوب، وأن أفريقيا والدول الجزرية الصغيرة النامية يمتثل أن تكون الأشد تضرراً، ما لم تتخذ إجراءات عاجلة. وفي ضوء الحجج العلمية الدامغة والخسائر الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المحتملة التي يمكن أن تنجم عن تغير المناخ، يصعب التكهن بالتكاليف التي يمكن أن يتسبب فيها جمود إزاء تغير المناخ. ومضت قائلة إن النقل البحري الدولي، وهو أحد دعائم الاقتصاد العالمي المعولم، يساهم بقدر ما في تغير المناخ، لكن المهم أنه قد يتأثر هو ذاته أيضاً بصفة مباشرة أو غير مباشرة بمختلف عوامل تغير المناخ مثل ارتفاع مناسيب البحار والأحداث الجوية البالغة الشدة وارتفاع درجات الحرارة.

٢ - وأشارت نائبة الأمين العام بالنيابة إلى أن التكيف في النقل البحري ضروري وأن من اللازم في هذا السياق تحسين فهم تأثيرات تغير المناخ المحتملة وما يتصل بذلك من تكاليف وآليات تمويل. ويمكن اتخاذ تدابير للتصدي للتباطؤ الاقتصادي العالمي والأزمة المالية العالمية تحقق المهدفين المتلازمين الممثلين في مساعدة الاقتصاد العالمي على التعافي وتحت على إبرام "اتفاق أخضر جديدة" يدعم الإجراءات السياساتية المتعلقة بتغير المناخ، في مجالات منها النقل البحري. وأضافت أن الخبراء مدعوون إلى النظر في مختلف التحديات الناشئة عن السياق الاقتصادي والمالي والبيئي والإئمائي العالمي، وإلى بحثها أيضاً من منظور النقل البحري. ونظراً إلى الإطار الزمني المخصص لاعتماد اتفاق شامل بشأن تغير المناخ في الدورة الخامسة عشرة لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ المزمع عقدها في كوبنهاغن، وبغية دعم العمل الجاري إنجازه بشأن نظام للنقل البحري في إطار المنظمة البحرية الدولية، يُدعى الخبراء إلى إنعام النظر في شتى الرؤى التي يمكن أن تقدم في الاجتماع، بهدف تكوين فهم أوضح للإجراءات اللازمة في هذا الصدد.

٣ - وقدم الأمين العام لنادي روما، في كلمته الرئيسية، لمحة عامة عن السياق الدولي الصعب الذي يجري فيه حالياً نقاش تغير المناخ، بما في ذلك من منظور النقل البحري. وذكر أن العالم يواجه عدداً من التحديات المترابطة في ثلاثة مجالات رئيسية هي (أ) المناخ والبيئة والموارد؛ و(ب) الفقر والتنمية العالمية؛ و(ج) مشاكل النظامين الاقتصادي والمالي العالميين. ومهما بلغت إجراءات التخفيف من آثار تغير المناخ من نجاح، ستضطر البلدان النامية إلى التكيف مع تغير المناخ الذي لا رجعة فيه والذي يجري بالفعل ويؤثر على احتمالات تحقيق الأهداف الإئمائية للألفية. ومضى قائلاً إن تسريع جهود التخفيف والتكيف يتطلب مصادر تمويل يمكن التنبؤ بها ونقل التكنولوجيا إلى البلدان النامية. وأضاف أن المسائل المترابطة المتنوعة لا يمكن أن تسوّى إحداها بمعزل عن الأخرى، ودعا إلى اتباع نهج متسق وجامع، يعاد في إطاره تنظيم الاقتصادات كي تسير نحو تخفيض مستويات الكربون، وإلى عملية تنمية عالمية أكثر إنصافاً وشمولاً. ورغم التحدي، لا تزال هناك فرصة لإصلاح المؤسسات والسياسات وإحداث ثورة اقتصادية جديدة. وختم قائلاً إن الصلات القائمة بين النقل البحري والتجارة العالمية وتغير المناخ والنظم الاقتصادية والمالية العالمية - إلى جانب ضرورتي تحقيق التنمية والاستدامة - تبرز أهمية الدور الرئيسي والرائد الذي يضطلع به قطاع النقل البحري في مجابهة تحدي تغير المناخ، من ناحيتي التخفيف والتكيف كليهما.

٤- وتضمن الاجتماع ست جلسات مواضيعية، شارك فيها ١٨ محاضراً طُلب منهم أن يأخذوا بعين الاعتبار بواعث القلق الخاصة بالبلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية. وقد مثل الخبراء دوائر أكاديمية ومؤسسات بحثية ومنظمات دولية وحكومات وطنية والقطاع الخاص، وكان بينهم ممثلون لقطاعي الموانئ والشحن البحري العالميين. كما قدم عدد من الخبراء عروضاً، وأعدت أمانة الأونكتاد مذكرة معلومات أساسية (جميع الوثائق والعروض والملفات السمعية ذات الصلة متاحة على موقع الأونكتاد^(١)). وأشرف الرئيس على الجلسات وطرح بعض الأسئلة العامة لتوضيح شتى المسائل المعقدة بين النقل البحري وتغير المناخ وللمساعدة على تأطير المداولات وتنظيم النقاش.

١- فهم التحدي

٥- كان المحاضران في هذه الجلسة هما الأستاذ مارتن بنيستون، رئيس فريق البحث المعني بتغير المناخ والتأثيرات المناخية، جامعة جنيف (مؤلف مساهم في عام ٢٠٠٧ في الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ)؛ والسيد فلورين فلادو، مدير برنامج التكيف والتكنولوجيا والعلوم، أمانة الاتفاقية.

٦- وإذ أخذت هذه الجلسة في الحسبان بواعث القلق الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، فقد ساعدت على تهيئة الجو بعرض الحجج العلمية الدامغة على أن تغير المناخ بات حقيقة لا يمكن تسويق اتخاذ إجراءات بشأنها. وسلط الضوء على بعض التبعات الرئيسية لتغير المناخ على اقتصاداتنا ومجتمعاتنا - وبخاصة على آفاق تنمية المناطق النامية وعلى تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. وتلقى الخبراء المشاركون في هذه الجلسة أيضاً معلومات عن الإطار التنظيمي الدولي القائم فيما يتعلق بالتصدي لتغير المناخ، أي تحديداً الاتفاقية الإطارية والبروتوكول المعتمد لاحقاً في كيوتو في عام ١٩٩٧.

٧- ويمكن أن تلخص المسائل المهمة التي ركزت عليها الجلسة كما يلي:

(أ) يشكل تغير المناخ خطراً جسيماً على اقتصاداتنا ومجتمعاتنا ولا بد من التصدي له على سبيل الاستعجال. وسوف يؤثر على البلدان بطرق مختلفة وبحدة متفاوتة ويحتمل أن تكون أشد البلدان تضرراً هي الأكثر تضرراً؛

(ب) لا بد من اتباع نهج متوازن تخضع فيه البلدان المسؤولة عن الحصة الكبرى من الانبعاثات لنظام ضوابط ومراقبة صارم. وفي هذا الصدد، ينبغي احترام مبدأ "تغريم الملوّث" لمصلحة الأطراف الأشد تضرراً، لا سيما في أفريقيا وفي أقل البلدان نمواً. وقد بيّنت دراسات - بما فيها تلك الواردة في الفصول الإقليمية من التقارير التقييمية الصادرة عن الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ - أن أفريقيا معرضة للتأثر بالآثار المناخية. وتعود تلك القابلية للتأثر إلى أسباب منها هشاشة نظمها البيئية واقتصاداتها؛

(ج) نظراً إلى التكاليف النقدية وغير النقدية الهائلة التي يمكن أن تنجم عن تغير المناخ - لا سيما نتائج "النقاط الحرجة" وتغير المناخ الفجائي - فإن الجمود غير ممكن. فالتصدي لتغير المناخ أولوية ينبغي ألا تنال منها بواعث قلق أخرى، بما في ذلك القيود الاقتصادية والمالية العالمية الحالية؛

(د) لا بد من اتخاذ إجراءات عالمية للتصدي لأسباب تغير المناخ، على أن تكون الإجراءات الوطنية والإقليمية مكملات مفيدة. ولا بد أيضاً من اتباع نُهج محلية وقطاعية (في النقل البحري مثلاً) - إلى جانب التعاون الإقليمي - للتصدي لتأثيرات تغير المناخ وعواقبه؛

(هـ) إن التحسن المطرد في الفهم العلمي لأسباب تغير المناخ وتبعاته الممكنة كان ولا يزال ضرورياً لإذكاء الوعي والمساعدة على بلورة سياسات وتدابير استجابة تتسم بالحكمة والفعالية. ولا بد أيضاً من سد الثغرة بين العلم ووضع السياسات، والتفكير في طريقة أفضل لربط المعارف العلمية الحالية والمتطورة بعمليات وضع السياسات وصنع القرارات؛

(و) تقترن التنبؤات المناخية الحالية بانعدام تيقن متأصل فيها. فالنظم الطبيعية معقدة وغير متسقة، وتنطوي على تقلب مناخي (أثر البرودة والاحترار). ومن زاوية إدارة المخاطر، من المهم الإشارة إلى أن من غير الممكن إيجاد حل علمي كامل لنظام معقد. وبكفي بيان أن أثر الاحترار يتسارع، بسبب النشاط البشري في المقام الأول، وأن النظم الطبيعية لن يسعها صد تلك الآثار؛

(ز) إن التصدي لتحدي تغير المناخ لا يقتضي بالضرورة تكنولوجيات جديدة في جميع الحالات وإنما يتطلب في أحيان كثيرة الاستفادة التامة من التكنولوجيات الموجودة. ويستدعي التخفيف والتكيف بصورة فعالة نقل تكنولوجيا الطاقة إلى البلدان النامية وتقديم المساعدة المالية إليها على نحو يمكن التنبؤ به؛

(ح) يؤدي النقل البحري، بوصفه قطاعاً اقتصادياً رئيسياً وعملاً تمكينياً للتجارة، دوراً في التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه. وفي حين يساهم الشحن البحري الدولي بحصة صغيرة نسبياً في انبعاثات غازات الدفيئة العالمية، يتوقع أن تزداد انبعاثات هذا القطاع بقدر كبير وبوتيرة سريعة على مدى العقود المقبلة. وفي هذا السياق، لا بد من بذل جهود عاجلة بغية الاتفاق بشأن آلية تنظيمية عالمية كفيلة بالتصدي للانبعاثات الناتجة عن الشحن البحري الدولي؛

(ط) لا بد أن يأخذ الشحن البحري في الحسبان مشاكل جديدة ومتغيرة مثل الفيضانات الساحلية وتقييد الوصول إلى الموانئ، وتحول مناطق العواصف، وإمكانية وقوع أعاصير أقوى وأكثر تواتراً؛

(ي) يجتمل أن يكون تأثير تغير المناخ على قطاع النقل البحري - من خلال ظواهر منها ارتفاع مناسيب البحار والتغيرات الطارئة على دوران المحيطات وأنماط الطقس - مضرراً بصفة خاصة بالمناطق الساحلية المنخفضة والدول الجزرية الصغيرة النامية. أما إمكانية سلك طرق بحرية جديدة أقصر واستكشاف موارد جديدة من خلال ذوبان الجليد في القطب الشمالي فيمكن أن تتيح فرصاً وأن تقترن أيضاً بتحديات. غير أن الأثر الصافي يتوقع أن يكون كبيراً وسلبياً للغاية؛

(ك) يصطدم العمل المناخي في قطاع النقل بتكاليف رأس المال المرتفعة المسبقة التي يقع القدر الأكبر منها بصفة مباشرة على عاتق المستثمرين، بينما يجني المجتمع ثماره عادةً في المدى الطويل؛

(ل) عملاً بمبدأ "المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة" المنصوص عليه في الاتفاقية، استُصوب أن تبحث بالنسبة إلى بلدان مختلفة النقائص/التكاليف والفوائد الناتجة عن تطبيق التدابير الموحدة الممكنة التي نُوقشت في المنظمة البحرية الدولية والتي يمكن تطبيقها على صعيد عالمي؛

(م) من المهم تحسين فهم الكيفية التي يمكن أن يؤثر بها تغير المناخ على النقل البحري، وذلك بطرق منها القيام بدراسات لتقييم تحدي تغير المناخ من منظور النقل البحري.

٢- انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري الدولي وإمكانات ضبطها تخفيضها

٨- كان المحاضرون في هذه الجلسة هم: السيد إيفيند فاغسلويد، رئيس قسم الوقاية من التلوث الجوي الكيميائي، شعبة البيئة البحرية، المنظمة البحرية الدولية؛ والسيد فيليب كريست، مدير مركز بحوث منتدى النقل الدولي، منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي؛ والسيد بول غونتون، مدير التحرير، Lloyd's Register/Fairplay Ltd.

٩- وساعدت الجلسة على بيان مدى التحدي، وذلك في مرحلة أولى بوصف مساهمة انبعاثات الشحن البحري الدولي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية وفي التغيرات المناخية وصفاً كميًا. وقُدمت تقديرات متنوعة لانبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن الشحن البحري الدولي، لا سيما أحدث التقديرات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية. وفي حين لوحظت كفاءة النقل البحري ومراعاته للبيئة نسبياً، فإن انبعاثات الشحن البحري الدولي تستدعي مع ذلك اتخاذ إجراءات تخفيف عاجلة. وأبرزت إمكانية تخفيض الانبعاثات الناتجة عن الشحن البحري الدولي إلى جانب دور التكنولوجيا بوصفها مصدراً رئيسياً لذلك التخفيض.

١٠- ويمكن أن تلخص المسائل المهمة المثارة كما يلي:

(أ) رغم الظروف الاقتصادية غير المؤاتية الحالية، فإن النمو المتوقع في التجارة الدولية يوحى بأن انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البري الدولي ستواصل ارتفاعها أيضاً، ما لم تنفذ تدابير تنظيمية وتقنية وتشغيلية جذرية؛

(ب) إذا استمر العمل كالمعتاد، سترتفع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الشحن البحري الدولي بنسبة تتراوح بين ١٢٥ و ٢٢٠ في المائة من عام ٢٠٠٧ إلى عام ٢٠٥٠. ويرجح أن تؤثر تطورات أسعار الوقود تأثيراً كبيراً على احتمالات تخفيضات انبعاثات خدمات الشحن البحري عالية السرعة وشديدة الاعتماد على الوقود كالشحن بالحاويات؛

(ج) أشير إلى أنه يجري حالياً في المنظمة البحرية الدولية إعداد دراسة بشأن النقل البحري وانبعاثات غازات الدفيئة عدا ثاني أكسيد الكربون وغير ذلك من المواد ذات الصلة وفقاً للمنهجية التي اعتمدها الاتفاقية، ويتوقع أن تُستكمل هذه الدراسة في صيف عام ٢٠٠٩؛

(د) إن أية مبادرات تتخذ مستقبلاً في مجال تخفيض الملوثات الناجمة عن الشحن البحري، بما في ذلك تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة، ينبغي أن تنفذ تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية؛

(هـ) رأى بعض الخبراء أن الحلول المستقبلية يجب أن تقوم على نهج الحياد من حيث العلم. غير أن خبراء آخرين رأوا أن الاتفاقية وبروتوكول كيوتو قد وضعا مبادئ وإطاراً قانونياً بشأن تغير المناخ ينبغي أن تشكل أيضاً الأساس القانوني لعمل المنظمة البحرية الدولية في مجال انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري الدولي. إذ يعتبر هؤلاء أن مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة ينبغي أن تسترشد به جميع المفاوضات ومبادرات التعاون الدولية المتعلقة بتغير المناخ؛

(و) رأى البعض أن على البلدان المتقدمة أن تقبل بأهداف واضحة في حين يجب على البلدان النامية تخفيض الانبعاثات، على أن تؤخذ بعين الاعتبار قدرات كل منها والمساعدة المتاحة من البلدان المتقدمة. وفي هذا السياق، من المهم النظر في الكيفية التي يمكن أن يساعد بها إصلاح النظام المالي على إحراز تقدم في مجال تغير المناخ في الوقت الذي يجب فيه بالضرورة دمج مسائل من قبيل العناصر الخارجية في معادلة تغير المناخ؛

(ز) بالنسبة إلى بعض البلدان النامية، يشكل نقل التكنولوجيا فيما يتصل بالقيام مستقبلاً باعتماد ضوابط دولية أكثر صرامة بشأن انبعاثات غازات الدفيئة اعتباراً مهماً؛

(ح) إن تقاسم المعارف، الذي يمكن أن يجري مع قطاعات أخرى، فيما يتعلق باستخدام الوسائل التنظيمية والقائمة على السوق، أمر مهم لحث التغيير السلوكي فيما يتصل بتخفيض الانبعاثات في القطاع البحري؛

(ط) إن توافر البيانات وموثوقيتها فيما يتعلق بمساهمة القطاع البحري في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وغازات الدفيئة أمران لا غنى عنهما في ضمان تحسين تقييمات التأثيرات من أجل استجابة وإجراءات سياساتية مناسبة؛

(ي) لا بد من توافر بيانات سوقية أكثر تفصيلاً (اتفق الخبراء بصفة عامة على أنه لا يمكن الحصول على بيانات أكثر موثوقية إلا بجمعها من فرادى السفن مباشرة)، رغم أن البيانات القائمة تقدم معلومات كافية عن الاتجاه العام، وهو اتجاه مثير للقلق بما يكفي لاتخاذ إجراءات التخفيف اللازمة؛

(ك) من المحتمل أن تتمثل الوسائل الرئيسية لتخفيضات الانبعاثات الممكن القيام بها في قطاع الشحن البحري في إدخال تحويلات على تصميم السفن وأجسامها وتغييرات في المحركات ومنظومات الدفع وغير ذلك من المنظومات المستعملة للطاقة والقيام بتغييرات تشغيلية. ويتوقف مدى تخفيضات الانبعاثات الممكنة على التدبير المحدد، ويتراوح هذا المدى عموماً بين ٥ و ٤٠ في المائة. وفي هذا الصدد، لوحظ أن إمكانات التخفيض تتوقف على نشر السفن المحدد وأن تلك الإمكانات تتفاوت إلى حد كبير فيما بين أنواع السفن. وبخصوص التدابير التقنية والتشغيلية، فإن عمل المنظمة البحرية الدولية قد قطع بالفعل أشواطاً لا يستهان بها؛

- (ل) وبخصوص تخفيض سرعة السفن بوصفه وسيلة لتخفيض الانبعاثات، يتمثل المؤشر الأدق في السرعة التشغيلية المثلى، ذلك أن تخفيض السرعة يمكن في الواقع أن يؤدي إلى زيادة في انبعاثات غازات الدفيئة؛
- (م) يتمثل أحد العوائق الكبيرة أمام تحقيق انخفاض في الانبعاثات العالمية في أن حدة استبدال سفن الأسطول العالمي أصبحت في السنوات الأخيرة تمتد من ٢٧ إلى ٣٨ سنة، وهو ما يعني أن التحسينات التكنولوجية قد لا تحدث بسرعة في السوق.

٣- النهج الممكن اتباعها إزاء التخفيف في النقل البحري

١١- كان المحاضرون في هذه الجلسة هم: السيد أندرياس كريستومو، رئيس لجنة حماية البيئة البحرية في المنظمة البحرية الدولية؛ والدكتور أندري ستوكنيول، مؤسس المخطط الدولي لتخفيض الانبعاثات البحرية؛ والدكتور جاسبير فابير، منسق الطيران والشحن البحري في مركز البحوث والاستشارات CE Delft؛ والسيد بيتر هينشليف، مدير بحري، غرفة الشحن البحري الدولية؛ والدكتور ساتوشي إينوي، الأمين العام للرابطة الدولية للموانئ والمرافئ.

١٢- وتناولت هذه الجلسة النهج الممكن اتباعها إزاء التخفيف في النقل البحري والإطار التنظيمي والمؤسسي الماضية في التطور والمتعلقة بانبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن هذا القطاع. وقدمت نبذة معلومات حديثة بشأن العمل الجاري حالياً في المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك التدابير التقنية والتشغيلية والسوقية المتنوعة قيد البحث. وأطلع الاجتماع أيضاً، على سبيل المثال، على مخطط سوقي خاص، هو المخطط الدولي لتخفيض الانبعاثات البحرية. وبتكيز خاص على المسائل التي تم البلدان النامية، قُدم تقييم سياساتي لمختلف الوسائل السياساتية المناخية المتعلقة بالشحن البحري، بما في ذلك تأثيراتها الممكنة على التجارة، ولسبل التخفيف من أية تأثيرات غير مستحبة. وأبرز طرح قطاعي بشأن إجراءات التخفيف من آثار تغير المناخ من جانب قطاعي الموانئ والشحن البحري الإجراءات المتخذة على المستوى القطاعي بهدف تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة.

١٣- ويمكن أن تلخص المسائل المهمة المثارة كما يلي:

(أ) إن تنظيم النقل البحري تنظيمياً عالمياً أمر ضروري بحكم طبيعة الشحن البحري الدولية في جوهرها. ولا بد أن يكون المخطط التنظيمي للنقل البحري بسيطاً ومقبولاً بالنسبة إلى البلدان المتقدمة والبلدان النامية على حد سواء؛

(ب) تتبع صعوبة تنظيم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الشحن البحري الدولي من طبيعة هذا القطاع العالمية. وتتمثل المسألة الرئيسية الواجب معالجتها في تحديد المكان والمستوى اللذين ينبغي فيهما حساب انبعاثات الكربون الناتجة عن الشحن البحري الدولي (دولة العلم/دولة الميناء، والبلد المستورد/البلد المصدر، ومستوى السفينة/مستوى الأسطول، مثلاً). وثمة عنصر تعقيد إضافي يرتبط بالممارسة المعمول بها في تجارة الحاويات إذ تقوم السفن بتحميل حاويات وتفريغها في موانئ وسيطة مختلفة أثناء رحلتها؛

(ج) من المهم، من منظور القطاع البحري، إيجاد حل عالمي يأخذ في الحسبان كفاءة الشحن البحري الدولي مقارنة بوسائل نقل أخرى ودوره كمحرك رئيسي للتجارة الدولية. وفي حين أن القطاع البحري غير مستعد بعد للاختيار بين ضريبة ومخطط الاتجار بمخصص إطلاق الكربون، فهو يعكف على تقييم جميع التدابير قيد النظر حرصاً على أن يؤدي أي حل يمكن اختياره إلى الوفاء بصورة فعالة بالالتزامات المتعلقة بتخفيضات انبعاثات الكربون وألا يعوق التجارة؛

(د) نقطة الاختلاف الرئيسية في الآراء بشأن نظام عالمي لتنظيم انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري تتعلق بمبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة المنصوص عليه في الاتفاقية وبنهج التطبيق العالمي الموحد في إطار المنظمة البحرية الدولية؛

(هـ) يُنجز عمل المنظمة البحرية الدولية المتعلق بمخطط تنظيمي دولي خاص بانبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري بمراعاة تسعة معايير وضعتها لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها السابعة والخمسين (مثل عدم تشويه المنافسة)؛

(و) كَمَّل قطاع الشحن البحري معايير لجنة حماية البيئة البحرية بثلاثة شروط إضافية تعتبرها مهمة، وهي المصدقية بالنسبة إلى الجهات المعنية، وحساب الإجراءات المتخذة بالفعل لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة، وتوفير درجة عالية من التيقن لأغراض الاستثمار؛

(ز) يمكن تصور مجموعة واسعة من السياسات للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري أو تخفيضها. وتختلف تلك السياسات في فعاليتها البيئية وكفاءتها من حيث التكلفة. ورأى البعض أن الوسائل السوقية التي تتصدى لانبعاثات غازات الدفيئة بصفة مباشرة، مثل تبادل حقوق الانبعاثات أو فرض ضريبة على الانبعاثات، تبدو بصفة عامة أكثر الوسائل فعالية من الناحية البيئية وأكثرها كفاءة من حيث التكلفة؛

(ح) ناقش الخبراء ما إذا كان ينبغي أن يكون التنظيم قائماً على السوق أو على المعايير، وما إذا كان مخطط تبادل حقوق الانبعاثات أو ضريبة الانبعاثات يعلو أحدهما على الآخر، وما إذا كان ينبغي تطبيقهما على جميع السفن تطبيقاً موحداً (يكون "محايداً من حيث العلم")، أو تطبيقاً متبايناً بحسب طريق السفينة أو بلد مقصد البضائع أو بالصيغتين كليهما؛

(ط) يفرض المخطط الدولي لتخفيض الانبعاثات البحرية ضريبة على الوقود المباع لأغراض الشحن البحري الدولي ويقترح التوفيق بين مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة المنصوص عليه في الاتفاقية ومبدأ التطبيق الموحد العالمي في إطار المنظمة البحرية الدولية. وينص ذلك المخطط على إمكانية أن تفرض على جميع السفن ضريبة مركزية الجباية تتباين بحسب المقصد وفقاً لمبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة. وأفاد المخطط بأنه يمكن جمع ما لا يقل عن ٦ مليارات من الدولارات سنوياً لأغراض إجراءات تغيير المناخ بما في ذلك التكيف في البلدان النامية. غير أن بعض التساؤلات ظلت قائمة بشأن كيفية مقارنة فكرة المخطط بغير ذلك من المقترحات السوقية قيد النظر؛

(ي) لأغراض الإنفاذ اللاحق، لا بد من تحقيق توازن في مسؤوليات دولة العلم ودولة الميناء على التوالي ومسؤوليات سلسلة النقل برمتها؛

(ك) ترتبط تأثيرات مختلف الوسائل السياساتية قيد النظر على البلدان النامية بالدرجة الأولى باحتمال ارتفاع تكاليف الاستيراد والتصدير والآثار التي تطال الطلب السياحي من قبل سفن الرحلات السياحية، إلى جانب احتمال زيادة الطلب على السفن الجديدة المتسمة بالكفاءة في استهلاك الوقود وعلى صيانة السفن. ويمكن التخفيف من التأثيرات غير المستحبة لمختلف الوسائل السياساتية عن طريق المعاملة المتباينة إما بحسب المسؤوليات أو على أساس استخدام إيرادات التنظيم استخداماً محدد الهدف أو الجمع بين المعيارين كليهما؛

(ل) لا بد من إنجاز المزيد من العمل والتحليل لتقييم المقترحات السوقية، بما في ذلك قيمتها المضافة من حيث الكفاءة التي سيحققها الأسطول العالمي في استعمال الطاقة، وتقييم تأثيرها على الشحن البحري الدولي؛

(م) تحتاج بلدان نامية كثيرة إلى المساعدة، بما في ذلك المساعدة المالية والتقنية، وإلى بناء القدرات، لا سيما إذا تقرر اعتماد معايير موحدة، مما سيجعل تلك البلدان في حاجة إلى قدرات إنفاذية؛

(ن) يشارك قطاع الموانئ بنشاط في التصدي لانبعاثات غازات الدفينة على نحو ما يجسده اعتماد إعلان موانئ العالم بشأن المناخ في تموز/يوليه ٢٠٠٨ وإطلاق مبادرة موانئ العالم بشأن المناخ في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨. وشجع الإعلان على اتباع الموانئ نهجاً متكاملًا ومستدامًا ومبتكرًا لإزاء تخفيض ثاني أكسيد الكربون وتحسين نوعية الهواء؛

(س) يتعين على الموانئ أيضاً التصدي لمسائل سلاسل النقل بشكل أعم، ولا يقتصر ذلك على النقل البحري فحسب وإنما يشمل النقل البري أيضاً؛

(ع) بخصوص مسألة تدابير التكيف التي تتخذها الموانئ، يوجد مجال فسيح لزيادة تقاسم المعلومات المتعلقة بتجارب البلدان، لا سيما اليابان وبعض البلدان المتقدمة التي سجلت بالفعل نشاطاً كبيراً في الموانئ في مجال التأهب للكوارث الطبيعية.

٤- تأثيرات تغير المناخ الممكنة ونهج التكيف في النقل البحري

١٤- كان المحاضرون في هذه الجلسة هم: السيد مايكل سافونيس، كبير مستشاري السياسات، وزارة النقل في الولايات المتحدة؛ والسيد ماريوس روسو، مجلس البحوث العلمية والصناعية، جنوب أفريقيا؛ والسيد بيترو و. موليفا، مدير تخطيط الميناء وتطويره، ميناء روتردام؛ والسيد ريتشارد نيوفارمر، الممثل الخاص للبنك الدولي لدى الأمم المتحدة ومنظمة التجارة العالمية.

١٥- وقُدمت نتائج دراسة حالة مثيرة للاهتمام بشأن تأثيرات تغير المناخ على نظم النقل، أجريت في الولايات المتحدة في منطقة ساحل الخليج، وكانت تلك النتائج موضع إشادة. وركز عرض آخر على الدراسة الأولية لآثار تقلب الطقس وشدته وتغير المناخ على السواحل الأفريقية الجنوبية. وأتاح عرض مقدم من ميناء روتردام، المعروف

بتجربته العريقة كميناء يقع في منطقة منخفضة، فرصة الاطلاع على حلول تكيف يمكن اعتمادها على مستوى الميناء، ويبيّن هذا العرض أهمية استثمارات رأس المال اللازمة لتنفيذ تدابير مماثلة. وفي حين قدم البنك الدولي بعض التقديرات لتكاليف التكيف الممكنة، لأغراض منها البنية الأساسية، فقد أكد أهمية تكثيف الجهود المبذولة في مجال التكيف، وسلط الضوء على الفرق الشاسع بين احتياجات التكيف ومستويات التمويل القائمة.

١٦- وأبرزت المناقشات التبعات الممكنة لجوانب متنوعة لتغير المناخ بالنسبة إلى النقل البحري، بوصفه أساس التجارة العالمية. وإذ لم تبحث تلك المسألة حتى الآن بحثاً كافياً في المؤلفات القائمة وفي المحافل الدولية، فقد حققت تلك الجلسة فائدة إعلامية كبيرة وساهمت مساهمة رئيسية في التوعية بالتأثيرات الممكنة لمختلف العوامل المناخية على البنية الأساسية للنقل والمناطق الساحلية، وبآثارها الفرعية الممتدة على المستوطنات البشرية والتجارة والتنمية. وأكدت الجلسة أيضاً الحاجة إلى التكيف، بطرق منها التخطيط الملائم ودمج اعتبارات تغير المناخ في تصميم النقل وفي السياسات الاقتصادية والإئتمانية بشكل عام.

١٧- ويمكن أن تلخص المسائل المهمة المثارة في هذه الجلسة كما يلي:

(أ) انبثقت عن هذه الجلسة رسالة أساسية دعت إلى "الاستعداد للتأثيرات المعروفة". ولا بد من إذكاء الوعي. فاستثمارات وقرارات يوم واحد قد تثبت حكمتهما أو عدم حكمتهما في المستقبل، لكن التخطيط لما هو معروف بالفعل أمر منطقي. ومن المهم أن تقوم النُهُج المتبعة بإزاء تغير المناخ من زاوية النقل على إدارة مستمرة للمخاطر، بحيث يتسنى اعتماد تدابير استجابة ملائمة تعزز قابلية نظم النقل للتكيف؛

(ب) يندرج التكيف ضمن اختصاصات الاتفاقية، التي تحتوي آليات شتى ذات صلة بالتكيف. وتشمل تلك الآليات صندوق التكيف في إطار بروتوكول كيوتو، والخطة الوطنية على المستوى القطري، وخطة عمل نيروبي وخطة عمل بالي. وينبغي العمل على إدماج قطاعات مختلفة؛

(ج) سيكون لتغير المناخ آثار ضارة، خصوصاً على البلدان التي تسجل بالفعل تقلبات أكبر في الأمطار وعواصف أكثر تواتراً وكذلك ندرة المياه. ونتيجة لذلك، من المتوقع أن تكون تكاليف التكيف هائلة، لا سيما بالنسبة إلى هذه البلدان؛

(د) يشكل تغير المناخ خطراً جسيماً على النقل البحري، وعلى الموانئ خاصة، حتى إذا لم تؤخذ سيناريوهات الكوارث في الاعتبار. وفي حين أن المتوسط العالمي لارتفاع مناسيب البحار قد يتسبب بالتأكيد في مشاكل خطيرة للموانئ، يثير اشتداد الأحداث الجوية البالغة الشدة (مثل نوبات العواصف) قلقاً كبيراً، إذ ينضاف إليه أثر الظروف البيئية المحلية، كهبوط المدن المرفئية المشيدة على سواحل منخفضة أو غائرة؛

(هـ) لوحظ أن تغير المناخ سيؤثر على أنماط الطقس، مما سيغير أنماط العواصف المحيطية. وعلى سبيل المثال، يمكن أن يؤدي اشتداد العواصف إلى زيادة في الأمواج الطويلة ثم إلى زيادة في حركة السفن، مما يؤثر سلباً على إرساء السفن الكبيرة. وهكذا فإن مسألة فترات التعتيل ستكون مصدر قلق. ويمكن أن تفضي تغيرات الأمواج أيضاً إلى زيادة حرق الموانئ والمسالك البحرية، مما سيؤدي بدوره إلى زيادة التكاليف؛

(و) بالإضافة إلى التأثيرات المباشرة، يمكن أن يكون لتغير المناخ آثار غير مباشرة، منها التغيرات الممكنة في تدفقات التجارة نتيجة لتغير المناخ وما ينجم عنه من تحولات في البنية الأساسية للنقل؛

(ز) إن البحوث العلمية القائمة على بيانات دقيقة وسليمة ضرورية لتحسين التنبؤات بالتأثيرات المناخية على النقل البحري والبنية الأساسية الساحلية، لا سيما في المناطق الأشد تأثراً، مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية والمناطق المنخفضة. وفي ذلك الصدد، لا بد من التعاون وبذل جهود منسقة بين مختلف الأطراف المعنية - بما فيها المجتمع العلمي والحكومات والقطاع البحري. والأهم من ذلك ضرورة إتاحة المعلومات العلمية المتطورة لصناع السياسات بغية تحسين إدماجها في عمليات صنع السياسات وفي القرارات؛

(ح) ستستفيد الدراسات المتعلقة بقابلية القطاع البحري للتأثر بتأثيرات تغير المناخ استفادة قوية من توافر المعلومات الخاصة بتقلب المناخ وتغيره، على الصعيدين العالمي والإقليمي على حد سواء. وينبغي تشجيع ودعم الجهود الرامية إلى وضع نظام لإتاحة تلك المعلومات؛

(ط) وبخصوص الموانئ، سيكون من اللازم إجراء دراسات بشأن القابلية للتأثر، بتركيز خاص على البلدان النامية، خاصة وأن الاستنتاجات المستخلصة من دراسات الحالات المحلية لا يمكن أن تعمم بسهولة على المناطق الأخرى. وثمة حاجة ملحة إلى تمويل دراسات القابلية للتأثر ذات الصلة، لا سيما في المناطق النامية؛

(ي) إن زيادة تبادل المعلومات المتعلقة بالقابلية للتأثر وبالتأثيرات مهمة لإذكاء الوعي في سياقات منها تخطيط التأهب للكوارث. وفي ذلك الصدد، فإن الدراسة التي تجريها الولايات المتحدة، وأعمال الفريق العامل البيئي التابع للرابطة العالمية للبنية الأساسية للنقل المائي، والاستنتاجات المستخلصة من دراسة مخاطر تغير المناخ في البلدان النموذجية الستة التي تجري حالياً في البنك الدولي، ينبغي توسيع نطاقها ونشر استنتاجاتها على نطاق واسع؛

(ك) يقتضي تحسين التأهب لتغير المناخ نظم نقل عتيدة، بما يشمل نظم النقل البحري. ولهذا الغرض، لا بد من مراعاة اعتبارات تغير المناخ في تخطيط النقل، في حين ينبغي اتباع نهج قائم على تقييم المخاطر باعتباره أداة متكاملة للتكيف بهدف زيادة المرونة في البنية الأساسية للنقل. وينبغي أن تشارك السلطات على اختلاف مستوياتها إلى جانب القطاع الخاص في أعمال التخطيط بغية ضمان تخطيط طويل الأمد في ما يتصل بمجالات منها استخدام الأراضي. ومن المهم أيضاً أن تراعى اعتبارات تغير المناخ في الأطر الزمنية لقرارات تخطيط الاستثمار في مجالات منها البنية الأساسية للنقل؛

(ل) إن تخطيط الموانئ وتخطيط الطوارئ أساسيان، لا سيما في حالة المدن المرفئية؛

(م) بالإضافة إلى مبادرة الموانئ العالمية بشأن المناخ، وضع قطاع الموانئ أيضاً المؤشر البيئي الخاص بالسفن، وهو مؤشر يتوخى تشجيع قطاع الشحن البحري على تخفيض الانبعاثات بواسطة سياسات مرفئية قائمة على الحوافز (من خلال مخططات الحوافز التعريفية مثلاً). وأشار ميناء روتردام إلى إمكانية توسيع نطاق المبادرة بحيث لا تقتصر على جهود التخفيف التي يبذلها قطاع الموانئ وإنما تركز أيضاً على التأثيرات وجوانب التكيف؛

(ن) يوجد نقص كبير في تمويل التخفيف من حدة تغير المناخ والتكيف معه. ويحتاج التكيف إلى المزيد من الموارد المتأتية من القطاعين العام والخاص على السواء. وباستطاعة آليات التمويل القائمة في إطار البنك الدولي - بما في ذلك القروض والمنح علاوة على المرفق المخصص للمساعدة المتصلة بتغير المناخ وآلية الإغاثة من الكوارث - أن تدعم البلدان في التصدي لتأثيرات تغير المناخ، وينبغي من ثم تزويدها بالمزيد من الموارد المالية؛

(س) إن التجارة محرك للتنمية ويمكن من ثم أن توفر التمويل اللازم لدعم الإجراءات المتعلقة بتغير المناخ. وبناء عليه، رأى البعض أنه ينبغي بذل جهود لتشجيع التجارة وضمان الاستفادة من مكاسب تيسير التجارة لأغراض منها تحقيق أهداف سياسات المناخ. ولوحظ أيضاً أن التنمية الخضراء والتجارة الخضراء تتيحان فرصة لتخفيض التكاليف؛

(ع) تجري حالياً معالجة مسألة توفير التمويل الكافي لإجراءات تغير المناخ في إطار عملية التفاوض الجارية في سياق الاتفاقية؛

(ف) إن نقل التكنولوجيا والمعارف أمر حاسم. وفي هذا الصدد، يمكن أن تكون مجموعات وبرامج التعليم والتعلم المحددة مفيدة. كذلك يمكن أن يساعد التعاون بين مراكز الابتكار الوطنية، مثل المراكز الموجودة في هولندا، على تشجيع نقل المعارف الضروري؛

(ص) اقترحت المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس إمكانية مساهمتها في وضع معايير بيئية في مجال النقل البحري باعتبارها أداة لإدارة المخاطر. وقد رأت أن من اللازم اتباع نهج كلي يمكن أن يستند إلى الخبرة المكتسبة في سياق أمن النقل البحري؛

(ق) ينبغي تحديد دور قطاع التأمين بمزيد من الدقة والتماس مساهمته بقدر أكبر؛

(ر) من المهم اعتماد نهج قائم على سلاسل الإمداد، بما أن البلدان غير الساحلية ستطالها أيضاً آثار تغير المناخ على الموانئ والمناطق الساحلية وعلى شبكات الوصول إلى الموانئ؛

(ش) يعتبر الاجتماع المتعلق بالنقل البحري بداية حسنة، لكنه لا يلغي الحاجة إلى تحسين فهم التأثيرات وجمع المزيد من البيانات وإجراء دراسات ذات صلة وتشجيع تبادل المعلومات.

٥- مسائل متقاطعة: التكاليف والتمويل، والتكنولوجيا والطاقة

١٨- كان المحاضرون في هذه الجلسة هم السيدة رافاييلا تشنتورلي، محللة مختصة في الطاقة، الوكالة الدولية للطاقة؛ والسيد بول كليمنتس - هونت، رئيس وحدة، مبادرة التمويل لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة؛ والسيد مارك لويس، الرئيس العام لبحوث الكربون، وحدة البحوث المتعلقة باستثمارات تغيرات المناخ، دويتش بنك؛ والدكتور عوني بهنام، رئيس المعهد الدولي للمحيطات.

١٩- تناول المحاضرون في هذه الجلسة بعض المسائل المتقاطعة التي تهم جميع البلدان، المتقدمة منها والنامية على حد سواء. وقد كرروا ضرورة اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان توافر ما يكفي من التمويل والاستثمار وتطوير

التكنولوجيا فضلاً عن مزيد من الكفاءة في استعمال الطاقة وأمن الطاقة لدعم سياسة المناخ، فيما يتصل بمجالات منها النقل البحري. وقدم محاضر الوكالة الدولية للطاقة نتائج توقعات الطاقة في العالم لعام ٢٠٠٨، مسلطاً الضوء على السيناريوهين المناخيين اللازمين لتثبيت تركيز انبعاثات الكربون في مستويات "يمكن إدارتها"، ومشهداً على المسار غير المستدام المقترن بالسيناريو المرجعي. ووُجّه نداء عاجل إلى اتخاذ إجراءات مناخية تساعد على بلوغ مستويات تركيز للكربون تساوي ٤٥٠ جزء من المليون من مكافئ ثاني أكسيد الكربون. وإجمالاً، تفوق تكلفة الجمود تكلفة سيناريو تخفيض الانبعاثات المعروضين في تقرير الوكالة. وقُدمت مبادرة التمويل التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (شراكة مع القطاع المالي) وأبرزت الحاجة إلى الاستفادة من الزخم الحالي - بما في ذلك اغتنام الفرص التي تتيحها مختلف برامج التحفيز لتعبئة الأموال اللازمة لإجراءات تغيير المناخ. وعرض محاضر وحدة البحوث المتعلقة باستثمارات تغييرات المناخ التابعة لمصرف دويتش بنك بعض العبر الواجب استخلاصها من مخطط الاتحاد الأوروبي لتبادل حقوق إطلاق الانبعاثات كسبيل إلى التحكم في الانبعاثات وتعبئة الأموال اللازمة لدعم إجراءات تغيير المناخ؛ وقد تناول أيضاً الحالة الخاصة لتكنولوجيات احتجاز الكربون وتخزينه. ووجه المعهد الدولي للمحيطات الانتباه إلى الصعوبات المقترنة بإدارة موارد عامة عالمية مثل المحيطات ومواجهة تحد عالمي مثل تغيير المناخ في سياق قطاع بحري معولم بطبيعته.

٢٠- ويمكن أن تلخص المسائل المهمة المثارة كما يلي:

- (أ) يبقى السيناريو المرجعي للوكالة الدولية للطاقة في ظل استمرار الاتجاهات الحالية لاستهلاك الطاقة وانبعاثات غازات الدفيئة سيناريو غير مستدام، ومن شأنه أن يؤدي إلى ارتفاع كبير في درجات الحرارة يفوق المستويات التي يعتبرها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ مستويات مستدامة؛
- (ب) كشفت توقعات استهلاك الطاقة أن النفط والفحم والغاز ستظل في عام ٢٠٣٠ تمثل ٨٠ في المائة من استهلاك الطاقة العالمي؛
- (ج) تزداد كل سنة عدم استدامة السيناريو المرجعي المعروض في توقعات الطاقة في العالم، لأن الإجراءات السياسية لا تزال غير كافية حتى اليوم ولأن الحالة ما فتئت تتدهور؛
- (د) يشكل الإطار الزمني مصدر قلق فعلي. وتشير الاتجاهات الحالية لاستهلاك الطاقة ومسار الكربون إلى أنه في حال عدم اتخاذ إجراءات في غضون السنتين المقبلتين - بما في ذلك قرارات استثمار صائبة تحدد نوع التكنولوجيا التي ستستخدم - فإن العالم سيهدر إلى الأبد فرصة تثبيت الانبعاثات في مستويات (يمكن إدارتها) وفقاً لسيناريو ٤٥٠ جزء من المليون أو لسيناريو ٥٥٠ جزء من المليون من مكافئ ثاني أكسيد الكربون؛
- (هـ) لا بد أن تتاح بسرعة معلومات بشأن السيناريو الممكن تحقيقه بصورة واقعية. وهذه المعلومات ضرورية لتخطيط التكيف؛
- (و) ثمة حاجة ملحة إلى اتخاذ إجراءات محددة الهدف بخصوص سياسة الطاقة في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وفي اقتصادات كبيرة أخرى لا تنتمي إلى تلك المنظمة وتزايد حصتها في الانبعاثات؛

(ز) لا بد أن تتعاون بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والبلدان الأخرى من أجل بلوغ تخفيضات كبيرة في الانبعاثات. وأشار إلى أنه في حين يتأتى حل استهلاك الطاقة والانبعاثات من بلدان المنظمة، فإن ٨٧ في المائة من الطلب التراكمي المستقبلي المتوقع على الطاقة سيأتي من بلدان غير أعضاء في تلك المنظمة. وتتزايد إمكانات قيام تلك البلدان بتخفيضات في الانبعاثات؛

(ح) رأى خبراء أن مؤتمر كوبنهاغن المعني بتغير المناخ والمزمع عقده في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ يجب أن يضع اتفاقاً دولياً واضحاً بشأن تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة مستقبلاً وسياسات تشجيع الكفاءة في استعمال الطاقة واستخدام مصادر طاقة ذات مستويات كربون منخفضة (بما في ذلك الطاقة المتجددة وإمكانية استخدام الطاقة النووية). وإهدار هذه الفرصة يمكن أن يبطل إمكانية تحقيق السيناريوهين كليهما اللذين تطمح إليهما الوكالة الدولية للطاقة (٥٥٠ جزء من المليون أو ٤٥٠ جزء من المليون من مكافئ ثاني أكسيد الكربون)؛

(ط) ينبغي اعتبار الأزمة الاقتصادية الحالية فرصة لإعادة تنظيم الاقتصادات لوضعها على مسارات مستدامة تتسم بانخفاض في إنتاج الكربون، من خلال مختلف برامج تحفيز الاقتصاد. وثمة حاجة ملحة إلى اتخاذ قرارات واضحة بغية تشجيع الاستثمار في تلك المجالات في الوقت المناسب على نحو يتيح القيام بتخفيضات كبيرة مستقبلاً (بفضل الاستثمارات الحالية)؛

(ي) في حين تتوقف دقة عمليات النمذجة بصفة عامة على دقة الافتراضات وتوقعات أسعار النفط، فإن الافتراضات الأساسية تظل معقولة. وتعمل الوكالة الدولية للطاقة مع الاتفاقية في إطار تعاون وثيق ومنتظم في مجالات منها عمليات النمذجة؛

(ك) أفاد برنامج الأمم المتحدة للبيئة أن خسائر تغير المناخ بلغت في عام ٢٠٠٢ قرابة ١٥٠ مليار دولار سنوياً، وأن ذلك المجموع يمكن أن يرتفع إلى تريليون دولار سنوياً بحلول عام ٢٠٤٠. وتتجاوز تأثيرات تغير المناخ بالفعل تأثيرات الأزمة المالية العالمية الحالية. وللتخفيف من حدة تلك المخاطر، لا بد من اتخاذ إجراءات سياسية لتشجيع الاستثمار الخاص، بما أن القطاع العام لا يمكن أن يتكفل وحده بالاستثمارات اللازمة؛

(ل) يسعى المستثمرون بالدرجة الأولى وراء إمكانية تحقيق أرباح من تكنولوجيات الطاقة المستدامة (مثل الطاقة النظيفة والخضراء) ويقبلون على الاستثمار عندما تقدم الحكومات إشارات واضحة على التزامها بوضع أطر فعالة لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة وإنشاء سوق عالمية حقيقية للكربون يرتقب أن ينمو حجمها؛

(م) ينبغي الاستفادة من زخم الاستثمار في الطاقة النظيفة، من خلال تدابير مثل برامج التحفيز الوطنية؛

(ن) تتوقف الجدوى التجارية للتكنولوجيات المستدامة على التكنولوجيا المحددة والشركة المعنية. ولعل تقسيم الحوافز بين المستثمرين والمستفيدين من انخفاض تكاليف الطاقة يثير مشكلة كبيرة في استغلال المكاسب الممكن تحقيقها في كفاءة الطاقة؛

(س) إن إنشاء سوق كربون فعالة أمر مهم لسياسة المناخ. وتتمثل المسألة الرئيسية في معرفة ما إذا كان مؤشر الأسعار يعمل على نحو سليم. وينطوي مخطط الاتحاد الأوروبي لتبادل حقوق إطلاق الانبعاثات على بعض نقاط القوة، لكن التراجع الاقتصادي المسجل حديثاً قد كشف عن عدد من نقائصه الهيكلية. وقد أتاحت الخبرة المكتسبة منذ إقراره استخلاص بعض العبر. وينبغي أن يكفل صناع السياسات تحسين فهم تلك النقائص والتصدي لها بصورة فعالة بغية إرسال الإشارات السوقية الصائبة وإنشاء سوق كربون عالمية فعالة.

(ع) ذُكر أن الهيكل المؤسسي الحالي لإدارة المحيطات هيكل غير مناسب للتصدي بفعالية للتحديات الجديدة والناشئة من قبيل تغير المناخ. وفي هذا السياق، أشير إلى المبادرات المتفق عليها دولياً التي أتاحت نهجاً ملموسة لوضع نظام بحري دولي فعال؛

(ف) قُدِّم تعريف موجز بالصندوق الدولي للتعويض عن التلويث النفطي. وهذا الصندوق، الذي أنشئ بموجب إحدى اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية يعمل منذ أكثر من ثلاثة عقود، ويمكن أن يقدم مثلاً يحتذى فيما يتصل بإمكانية إنشاء صندوق عالمي خاص بانبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري الدولي.

باء - المناقشات التي دارت في الجلسة الختامية

٢١- كان هدف الجلسة تأكيد النتائج التي تمخض عنها الاجتماع والكيفية المثلى لنقلها إلى مجلس إدارة الأونكتاد والمجتمع الدولي ككل. وكان من المأمول أن تساعد المداولات التي جرت خلال الاجتماع في كفاءة وضع خصائص النقل البحري في الاعتبار بصورة أفضل عند النظر في اتخاذ إجراءات سياساتية عالمية تتعلق بالمناخ، وأن تُعكس، كما ينبغي، المسائل ذات الاهتمام الخاص بالنسبة للبلدان النامية. وفي هذا الصدد، كان السؤال الرئيسي الذي طرحه الرئيس هو كيفية استخدام نتائج الاجتماع كمساهمة جوهرية لإثراء الحوار والمساعدة في الإسهام بصورة إيجابية في العملية الجارية حالياً في إطار المنظمة البحرية الدولية والاتفاقية الإطارية المتعلقة بتغير المناخ.

٢٢- وبالإضافة إلى مشروع الموجز الذي أعده الرئيس عن الجلسات الأربع الأولى، جرى تعميم مشروع مذكرة من صفحتين اشتملت على بعض النقاط الأساسية المحتملة للنظر فيها من جانب الخبراء. وكان الهدف هو تنظيم المناقشات. وقدمت عدة مقترحات تتعلق بالصياغة تعكس بصورة أساسية الرغبة في إعداد تقرير شامل عن المداولات وتقديم وثيقة سليمة من الناحية التقنية.

٢٣- وأعرب عدد كبير من الخبراء عن تقديرهم للأونكتاد على قيامه بتنظيم اجتماع لمناقشة النقل البحري والتحديات التي يطرحها تغير المناخ، وأوضحوا أن الاجتماع اتسم بأهمية خاصة فيما يتعلق بإعادة تأكيد ضرورة السيطرة على وجه السرعة على انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري، فضلاً عن زيادة الوعي بالأهمية الحيوية لتركيز الجهود مستقبلاً على الجوانب المتعلقة بتأثيرات تغير المناخ وسبل التكيف معها.

٢٤- ويمكن تلخيص المسائل التي أثرت كما يلي:

(أ) القيمة المضافة الأساسية للاجتماع هي أنه سمح بإجراء تحليل واسع النطاق للتبعات المحتملة لتحديات تغير المناخ بالنسبة للصناعة البحرية، كما ساعد على تحقيق فهم أفضل للنهج التي تتبعها هذه الصناعة

للتخفيف من تأثيرات تغير المناخ، علاوة على فهم تطور الإطار التنظيمي والمؤسسي للتعامل مع انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن القطاع البحري الدولي؛

(ب) ضرورة أن يشتمل موجز الرئيس على مسائل ملموسة تتعلق بأمور منها الحاجة إلى مواصلة زيادة التوعية وتعزيز بناء القدرات، فضلاً عن أهمية معالجة المسائل المعقدة المتعلقة بتوفير التمويل اللازم لقطاع النقل البحري؛

(ج) ضرورة واستصواب مواصلة إجراء تحليل سريع وفعلي لتقييم مدى تأثر الشحن البحري بمقترحات التخفيف من الانبعاثات كفرض الرسوم والاتجار برخص إطلاق الانبعاثات. وضرورة أن تؤكد التحليلات من هذا القبيل القيمة المضافة لهذه المقترحات فيما يتعلق بكفاءة استخدام الطاقة من قبل الأسطول العالمي وتأثيرها على النقل البحري الدولي، مع مراعاة ألا تكون تمييزية وتنفيذها بصورة سلسة ومراعاة الجوانب العلمية والتقنية والتشغيلية والسياسية؛

(د) تشجيع المنظمة البحرية الدولية على معالجة مسألة خفض الانبعاثات عن طريق اتخاذ إجراءات فعلية قابلة للقياس والمساءلة بشأها؛

(هـ) ضرورة إنشاء آلية مالية فعالة لأغراض الإجراءات المتعلقة بتغير المناخ في إطار المفاوضات الحالية. وفي هذا السياق، أشار أحد الخبراء إلى مسألة إنشاء صندوق أخضر عالمي للبلدان النامية. واقترح أيضاً استخدام صندوق التعاون التقني المتكامل التابع للمنظمة البحرية الدولية لتوفير الموارد للبحث والتطوير في مجال انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري؛

(و) تشديد بعض الخبراء على الحاجة إلى التركيز على المنظمة البحرية الدولية بوصفها الوكالة المتخصصة المعنية في منظومة الأمم المتحدة ولديها ولاية فعلية فيما يتعلق بوضع واعتماد حلول دولية قابلة للتطبيق على جميع السفن بصرف النظر عن الأعلام التي ترفعها. ورأى عدد من الخبراء الآخرين أن الاتفاقية الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو يوفران الإطار القانوني المتعلق بتغير المناخ، وينبغي أن يشكل ذلك الأساس القانوني لعمل المنظمة البحرية الدولية المتصل بانبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري. واستناداً إلى ذلك الرأي، يوفر مبدأ المسؤوليات المشتركة المتباينة الواردة في الاتفاقية الإطارية أساساً للمفاوضات الدولية والتعاون في مجال تغير المناخ. وفي هذا الصدد، شعر بعض الخبراء بضرورة التعاون بين المنظمة البحرية الدولية والاتفاقية الإطارية لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري؛

(ز) تأثير التخفيف من تبعات تغير المناخ على النقل البحري وضرورة التكيف مع آثار تغير المناخ يطرحان تحديات خاصة للبلدان غير الساحلية ذات المواقع الجغرافية غير المواتية التي تتسم بضخامة عدد سكانها، ولا سيما تأثير ذلك على تجارتها غير المستقرة أصلاً وعلى توقعاتها الإنمائية. وثمة حاجة إلى المزيد من الدراسات لتحديد مدى هذه التأثيرات؛

(ح) التدابير الراهنة المتعلقة بالتخفيف والتكيف تركز إلى الآن على ما يبدو على الجوانب التقنية ولا تشمل كما ينبغي التأثيرات التي تطال التجارة والتنمية المستدامة في البلدان النامية. كما ينبغي توعية فئة المصدرين التي يُحتمل أن تكون الأكثر تضرراً؛

(ط) النهج الأحادية الجانب والإقليمية للتصدي لتحديات تغير المناخ المتعلقة بالنقل البحري قد تقوّض تطورات التنمية المستدامة بالنسبة للعديد من البلدان؛

(ي) ضرورة تعزيز وتيسير نقل التكنولوجيا والتدابير التشغيلية وكفاءة استخدام الطاقة. وتشمل التدابير المحتملة عدة أمور منها المساعدة التقنية المباشرة وبناء القدرات والتمويل عن طريق فرض رسوم تفاضلية أو أي بدائل أخرى، فضلاً عن الاستثمار المباشر في تطوير الهياكل الأساسية؛

(ك) ارتئي أن المنظمة البحرية الدولية قد تود النظر في نهج للعمل يضع في الاعتبار تأثير المتطلبات التنظيمية على التوقعات الإنمائية، ولا سيما بالنسبة لأقل البلدان نمواً؛

(ل) تشجيع الأونكتاد على مواصلة التعامل، في حدود ولايته، مع المسائل السياسية وذات الأهمية التجارية بالنسبة لصناعة الشحن البحري الدولي والتجارة البحرية. والمجالات التي يجتهد أن تكون بحاجة إلى المزيد من النظر تشمل اكتظاظ الموانئ والتدابير المقيّدة للشحن البحري (بما في ذلك إعداد قائمة بهذه التدابير) وأمن النقل البحري؛

(م) تشجيع الأونكتاد على الاستفادة من خبرته الفنية لمساعدة البلدان النامية على تقييم تأثير مقترحات تخفيض الانبعاثات الناتجة عن النقل البحري على اقتصادات هذه البلدان وتجارتها وتوقعاتها الإنمائية؛

(ن) ضرورة الإشارة إلى النتائج، مع أنها جاءت داعمة لجوهر الاجتماع، على أنها "نقاط أساسية قدمها أو أثارها الخبراء"، وتحاشي استخدام عبارات تنطوي على المزيد من الالتزامات من قبيل "توصيات" أو "متفق عليها" أو "تفاهم مشترك"، وما شابه ذلك؛

(س) ضرورة ألا تقوم استنتاجات الرئيس، بما في ذلك الواردة في شكل نقاط أساسية، بإصدار أحكام مسبقة على المفاوضات الجارية حالياً في إطار المنظمة البحرية الدولية والاتفاقية الإطارية. وفي هذا الصدد، لا ينبغي أن يخلص الاجتماع إلى اعتماد نص ملزم تم التفاوض بشأنه أو توصيات واسعة النطاق، الشيء الذي قد يعوق المفاوضات الجارية بشأن وضع نظام مناخي عالمي للنقل البحري؛

(ع) ساند أحد الخبراء بشدة الرأي الذي مفاده أن الاجتماع لا ينبغي أن يعتمد نتيجة أو توصيات وأن أية توصيات بشأن المضي قدماً في هذا المجال، بما في ذلك النتائج القابلة للتنفيذ وفقاً لمفهوم اتفاق أكرا، لا يمكن التعامل معها إلا في إطار لجنة التجارة والتنمية ومجلس التجارة والتنمية التابعين للأونكتاد. كما لا يجب التركيز على الإشارة إلى الدور الجوهري للموارد المالية الكافية والإضافية، وزيادة الدعم المقدم من الجهات المانحة ونقل التكنولوجيا، أو ينبغي عوضاً عن ذلك استبعادها من نتائج الاجتماع؛

(ف) استفسر أحد الخبراء عما إذا كانت مسألة تغير المناخ في سياق النقل البحري تتسق مع اختصاصات اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة؛

(ص) قدمت أمانة الأونكتاد توضيحات تذكّر فيها بالنطاق الواسع لاختصاصات الاجتماع والإشارة الواضحة إلى "التحديات الناشئة التي تؤثر في تكاليف النقل والترابط: لا سيما تأثير [...] وتغير المناخ". كما بيّنت الأمانة أن الدول الأعضاء قد طلبت تحديداً، في أكرّا التي استضافت في نيسان/أبريل ٢٠٠٨ المؤتمر الأخير للأونكتاد الذي يُعقد كل أربع سنوات، تنظيم اجتماعات خبراء متعددة السنوات تجري خلالها مناقشات الخبراء المواضيعية المقررة، كما استصوبت أن تتمخض هذه المناقشات عن نتائج غير تفاوضية "قابلة للتنفيذ". وفي حين لا تزال الحاجة قائمة إلى فهم صيغة هذه النتائج على نحو دقيق، لا بد أن يلاحظ الخبراء أن المناقشات تجري بصورة غير رسمية وأن أية مقترحات أو نقاط أساسية يتم التوصل إليها بشأن تحديد الطريق نحو المستقبل بالنسبة للجهات صاحبة المصلحة ليست ملزمة وستقدم إلى لجنة التجارة والتنمية ومجلس التجارة والتنمية التابعين للأونكتاد لإنعام النظر فيها؛

(ق) لاحظ أحد الخبراء أن أهداف الاجتماع مبيّنة في الإخطار الذي بعثته أمانة الأونكتاد وجاء فيه ما يلي: "استناداً إلى هذه المعلومات الأساسية، يُتيح اجتماع الخبراء إطاراً لتبادل الآراء والتجارب بهدف تحقيق فهم أفضل لتداعيات تغير المناخ على النقل البحري والمساعدة على المساهمة بشكل جوهري في المناقشات المتعلقة بالخيارات التنظيمية الممكنة والتي تُجرى تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية وعملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ". وارثني أن هذه التوجيهات ينبغي أن تكون كافية لتوجيه المناقشات أثناء الاجتماع؛

(ر) استشهد أحد الخبراء بالنص الوارد في الفقرة ٢٠٧ من اتفاق أكرّا الذي أُشير فيه صراحةً إلى إمكانية اعتماد نتائج ملموسة كجزء من اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، وقد جاء في النص: "ستظل اجتماعات الخبراء تعقد تحت رعاية اللجنتين. وينبغي تعزيز اجتماعات الخبراء لكي يقدموا إسهاماً أكبر في برنامج عمل الأونكتاد على صعيد أركان عمله الثلاثة جميعها. وتعقد اجتماعات الخبراء في دورة أحادية أو في دورات متعددة الأعوام. ولن تكون هناك أية زيادة في العدد الإجمالي لاجتماعات الخبراء التي تعقد في السنة الواحدة (وهو ثمانية اجتماعات)، ولا تدوم كل دورة أكثر من ثلاثة أيام. وتضم جميع اجتماعات الخبراء هذه الخبراء الذين تعينهم الدول الأعضاء لكنهم يشاركون بصفتهم الشخصية. وينبغي تشجيع المشاركة المتوازنة من العواصم من مختلف المناطق. وينبغي أن تكون اجتماعات الخبراء تفاعلية وأن تمكن جميع الخبراء من المشاركة مشاركة كاملة؛ وأن تشجع تقاسم الخبرات وأفضل الممارسات؛ وينبغي أن تيسر التواصل الشبكي بين الخبراء. كما يمكن لهذه الاجتماعات أن تفضي كجزء من تقرير الرئيس، إلى طرح خيارات عملية ونتائج قابلة للتنفيذ لكي تنظر فيها اللجنتان، مثل قوائم جرد لأفضل الممارسات والقوائم المرجعية والمبادئ التوجيهية الإرشادية ومجموعات المعايير أو المبادئ والأطر النموذجية"؛

(ش) طلب اثنان من الخبراء ترجمة مشروع مذكرة الرئيس المكونة من صفحتين إلى اللغة الفرنسية لكفالة مشاركتها الهادفة في المناقشات. وأوضحت الأمانة عدم إمكانية إتاحة المذكرة بالفرنسية نظراً لمحدودية الموارد والوقت.

٢٥ - وقال الرئيس في الختام إن الاجتماع كان، بالنسبة إليه شخصياً، بمثابة لفت للانتباه ودعوة واضحة وفعالة لاتخاذ إجراءات. وكانت القيمة المضافة الأساسية للاجتماع هي التوعية بتحديات تغير المناخ، ولا سيما تأثيراته المحتملة على وسائل النقل، وبالحاجة الماسة للتكيف وما قد يترتب على تغير المناخ من تأثيرات أوسع نطاقاً على

التجارة الدولية. وأوضح أن الخطوة التالية المهمة ستتمثل في زيادة التوعية في مجالات أخرى. وفي هذا السياق، أعرب عن عزمه مواصلة النظر في إمكانية إضافة مادة دراسية إلزامية عن التبعات الاقتصادية لتغير المناخ في المنهج الدراسي لطلبة كلية التجارة في جامعة سيبي (Cass Business School) في لندن، المملكة المتحدة، البالغ عددهم ١٥٠٠ طالب، فضلاً عن إلقاء سلسلة من المحاضرات تتعلق بهذه المسألة. ومن الضروري الاستفادة من الأفكار المتعمقة التي تم التوصل إليها في الاجتماع لزيادة التوعية والتأثير على واضعي السياسات والأفراد لكفالة فهم تحديات تغير المناخ بطريقة أفضل من المنظور المتعلق بالنقل البحري وإمكانية وضعها في الحسبان بالطريقة الملائمة. ووافق الرئيس على أن يضع في الاعتبار، ما أمكن، كافة التعليقات المقدمة من الخبراء.

جيم - استنتاجات الرئيس

٢٦- حسبما أكد العديد من الخبراء، فقد وفر الاجتماع الذي استمر لمدة ثلاثة أيام المعلومات الأساسية اللازمة لإجراء مناقشات فنية مفيدة ومثمرة للغاية. كما أتاح الفرصة، بطريقة غير رسمية، لتناول تبعات تغير المناخ على النقل البحري من منظور اقتصادي وتجاري أوسع نطاقاً، وأدى بذلك إلى دعم وإكمال العمل الحالي الذي يجري تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية والاتفاقية الإطارية المتعلقة بتغير المناخ. وساعدت المناقشات المتعمقة في زيادة الوعي بشكل كبير لدى الخبراء، مع تباين خلفياتهم، بالتبعات المعقدة لتغير المناخ على وسائل النقل البحري، وعلى التجارة الدولية بشكل عام، وبالخاصة الحاجة الماسة إلى اتخاذ الإجراءات السياسية الملائمة المتعلقة بتغير المناخ، فضلاً عن الاستجابات والحلول العملية. وفي سبيل ذلك، ينبغي أن يُعتبر الاجتماع نقطة البداية لمواصلة النظر في المسائل الهامة التي أُثيرت وتمت مناقشتها.

٢٧- والنقاط الأساسية التي أبرزها الاجتماع الذي استمر ثلاثة أيام يمكن تلخيصها على النحو التالي:

(أ) الأدلة العلمية المتاحة بيّنت أن تزايد تركيزات غازات الدفيئة في الغلاف الجوي قد أدت بالفعل إلى حدوث تغيرات كبيرة في المناخ يُتوقع أن تتفاقم مستقبلاً. وثمة تحديات عالمية كبيرة وحاجة مُلحة لاتخاذ إجراءات نظراً لتسارع تغير المناخ؛

(ب) التنبؤات القائمة على التوجهات الحالية تبين وجود تحديات كبيرة، وينبغي مع ذلك التأكيد على أن هذه التنبؤات تنطوي في الأساس على درجة من عدم التيقن. فالنظم الطبيعية تتسم بالتعقيد وعدم الاتساق، وثمة احتمال كبير للغاية في أن يؤدي تزايد تركيزات غازات الدفيئة إلى قيام مختلف آليات التعامل مع البيانات بالتنبؤ بتغيرات مناخية وتبعات تبلغ مستويات تصعب معالجتها. ومن منظور إدارة المخاطر، لا يستصوب تأجيل اتخاذ الإجراءات اللازمة ريثما تتوفر تنبؤات علمية دقيقة فيما يتعلق بكيفية تفاعل النظام الطبيعي مع هذه التغيرات. ونظراً لما قد يترتب على تغير المناخ من تكاليف مالية وغير مالية، وبخاصة التبعات المثيرة للقلق الشديد المتعلقة بالنقاط الحاسمة/التغيرات المناخية المفاجئة، لا يستصوب التقاعس عن اتخاذ إجراءات واتباع نُهج العمل بالطريقة المعهودة. فالتعامل مع تغير المناخ هو أولوية ينبغي ألا تتأثر بشواغل أخرى، بما في ذلك القيود الاقتصادية والمالية العالمية الراهنة؛

(ج) اعتُبر الإطار الزمني من الشواغل الحقيقية. فالتوجهات الحالية فيما يتعلق باستهلاك الطاقة وانبعاثات الكربون تبين أن عدم اتخاذ إجراءات خلال السنتين القادمتين، بما في ذلك اتخاذ قرارات استثمارية تحدد نوع التكنولوجيا التي ستُستخدم، يعني أن العالم قد أضاع فرصة لا تعوّض لتثبيت الانبعاثات عند مستويات "يمكن التعامل معها" وفقاً لسيناريوهات تركيز ثاني أكسيد الكربون بنسبة ٤٥٠ أو ٥٠٠ جزئي في المليون. ومن المهم للغاية أن يعرف العالم في أقرب وقت ما هو السيناريو القابل للتحقيق. وتشكل هذه المعلومة جوهر التخطيط للتكيف؛

(د) بالرغم من الظروف الاقتصادية الحالية غير المواتية، فإن النمو المتوقع في التجارة الدولية يبين استمرار تزايد انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري، ما لم يُتفق على تدابير تنظيمية وفنية وتشغيلية فعالة وتنفيذها دون إبطاء. وعليه، تظل هناك حاجة ماسة إلى معالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن قطاع النقل البحري وتكثيف جهود التكيف. وبالنظر إلى البُعد العالمي للنقل البحري الدولي وتحديات تغير المناخ، لا بد من التوصل بصورة عاجلة إلى حل عالمي متفق عليه. وفي سبيل ذلك، ينبغي الاستمرار بالسرعة الواجبة في المفاوضات الرامية إلى تنظيم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الشحن البحري الدولي؛

(هـ) يجري حالياً، تحت رعاية لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، النظر في مختلف تدابير التخفيف التقنية والتشغيلية والمستندة إلى الأسواق. وفي حين لم تُحدد بعد إمكانية التخفيف المتعلقة بكل واحد من التدابير وفعاليتها، لا تزال هناك حاجة إلى تحسين فهم المزايا المتصلة بمختلف الخيارات وتقييم تأثيرات تدابير التخفيف المحتملة على التجارة العالمية والتشوهات السوقية. وشجّع الأونكتاد على الاستفادة من خبرته الفنية والقيام بالعمل المطلوب في هذا المجال، ولا سيما فيما يخص التجارة والتنمية في البلدان النامية. وثمة حاجة أيضاً إلى التأكد من القيمة المضافة لهذه المقترحات فيما يتعلق بكفاءة استخدام الطاقة التي ينبغي أن يحققها الأسطول العالمي، وتأثيراتها على الشحن البحري الدولي؛

(و) كان الاجتماع بمثابة لفت للانتباه إذ إنه ساعد على زيادة التوعية بتأثيرات تغير المناخ والتكيف معه بالنسبة لوسائل النقل البحري. وبالرغم من مسؤولية النقل البحري عن حوالي ٣ في المائة من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن احتراق الوقود، فمن الضروري ملاحظة أن ٨٠ في المائة من التجارة العالمية (بحسب الحجم) تُنقل بحراً من ميناء إلى آخر. وبالنظر إلى التأثيرات والتبعات المحتملة لتغير المناخ على نظم النقل، ولا سيما الموانئ التي تُعتبر من المحاور الأساسية في سلاسل التوريد وذات أهمية حيوية بالنسبة للتجارة العالمية، فينبغي النظر إلى النقل البحري على أنه ضحية لتغير المناخ أكثر من كونه مسؤولاً عنه. وعليه، كان من الضروري زيادة التركيز على التصدي للتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري على الأمد الطويل وتواجه التجارة العالمية بشكل عام. وينبغي الاستمرار دون تأخير في التخطيط لكيفية التعامل مع التأثيرات التي تم التنبؤ بها؛

(ز) ضرورة إجراء المزيد من الدراسات لتحسين فهم التأثيرات المحتملة لتغير المناخ على قطاع النقل البحري والنقل إلى المناطق الداخلية. وفيما يتعلق بالموانئ والهياكل الأساسية للنقل في المناطق الساحلية، وبخاصة في البلدان النامية، ثمة حاجة إلى دراسات لمدى قابلية التأثير تستند إلى البيانات اللازمة وتكون جيدة التمويل والتسديد بغية تقييم التأثيرات المحتملة لتغير المناخ واعتماد السبل الملائمة للتكيف؛

(ح) الدراسات المتعلقة بقابلية تأثر الصناعة البحرية بتغير المناخ ستستفيد بشدة من توافر المعلومات المتصلة بمدى تباين وتغير المناخ على الصعيدين العالمي والإقليمي. وينبغي تشجيع ومساندة الجهود الرامية إلى وضع نظام لتوفير مثل هذه المعلومات؛

(ط) البحث العلمي القائم على بيانات دقيقة وذات صلة يُعد جوهرياً من أجل التوصل إلى تنبؤات أفضل بشأن التأثير المناخي على النقل البحري والهياكل الأساسية الساحلية، ولا سيما في المناطق الأكثر قابلية للتأثر كالبلدان الجزرية الصغيرة النامية والمناطق المنخفضة. وفي هذا الصدد، ثمّة حاجة ماسة إلى التعاون فيما بين العلماء والمهندسين وقطاع الصناعة والمنظمات الدولية وواضعي السياسات لكفالة توفر معلومات محدّثة بشأن تأثيرات تغير المناخ وتدابير التكيف، ونشرها على نطاق واسع ووضعها في الحسبان من جانب واضعي السياسات ومخططي النقل والمخططين الاستراتيجيين في مجال التنمية؛

(ي) هناك حاجة إلى مواصلة التوعية وتبادل المعلومات والتثقيف ونشر المعلومات. وكانت نية مواصلة النظر في إمكانية إضافة مادة دراسية إلزامية تتعلق بتغير المناخ في المنهج الدراسي لطلبة كلية التجارة في جامعة سيتي (Cass Business School) في لندن، فضلاً عن إلقاء سلسلة من المحاضرات تتعلق بهذه المسألة، خطوة في هذا الاتجاه. وحسبما أشار الخبراء، فإن النُهج الأخرى في هذا المجال قد تشمل بناء القدرات ومبادرات المساعدة التقنية بغية القيام على وجه الخصوص بمساعدة البلدان النامية والأكثر قابلية للتأثر بتغير المناخ على فهم التحديات بشكل أفضل من منظور النقل البحري لكفالة استعدادها بصورة أفضل للتصدي لتأثيراته المختلفة؛

(ك) ارتئي أن من الضروري تقييم تكاليف تأثيرات تغير المناخ على الموانئ، وبشكل عام على سلاسل التوريد. وكانت هناك حاجة إلى تعزيز فهم التأثيرات على التجارة والتنمية، ولا سيما في البلدان النامية، وإبداء ضرورة إجراء الدراسات ذات الصلة؛

(ل) يفرض التخفيف من تأثيرات تغير المناخ على النقل البحري والحاجة إلى التكيف معها تحديات خاصة بالنسبة للبلدان غير الساحلية ذات المواقع الجغرافية غير المواتية التي لديها عدد كبير من السكان، ولا سيما التأثيرات التي تطال تجارها الضعيفة أصلاً وتوقعاتها الإنمائية. وفي هذا السياق، ينبغي التركيز بشكل أكبر على التأثيرات المحتملة لتدابير التخفيف ومتطلبات التكيف بالنسبة للتجارة والتوقعات الإنمائية للبلدان النامية غير الساحلية والبلدان الأقل نمواً. وتُعد المساعدة المالية والتقنية وبناء القدرات من العناصر الهامة في هذا الصدد؛

(م) كفاية التمويل هامة لنجاح الإجراءات المتعلقة بالمناخ ذات الصلة بالنقل البحري وسلاسل التوريد، وبخاصة لأغراض التكيف. وفي هذا السياق، من الضروري استطلاع سبل كفالة توفير الموارد المالية كجزء من جهود التخفيف المتعلقة بالنقل البحري، وكفالة إعادة استثمار العائدات في مجال الإجراءات المتصلة بتغير المناخ، ولا سيما لأغراض التكيف بفعالية بالنسبة للبلدان النامية؛

(ن) الاستفادة من التكنولوجيات الموجودة وتطوير تكنولوجيات جديدة سيساعد في التصدي لتحديات تغير المناخ المتعلقة بالنقل البحري. وبالنسبة للبلدان النامية، سيكون من الجوهري الوصول إلى هذه التكنولوجيات والاستفادة منها؛

(س) صناعة الشحن البحري الدولي والموانئ تعملان أصلاً بنشاط في التصدي لتحديات تغير المناخ وهما ملتزمتان بزيادة جهودهما في هذا المجال وكفالة مراعاة التأثيرات الواسعة النطاق لتغير المناخ على النقل البحري. وفي هذا الصدد، فإن من الخطوات الهامة في الاتجاه الصحيح المؤشرات التي قدمها ممثلو صناعة الموانئ العالمية لإبداء استعدادهم للنظر في إمكانية تضمين اعتبارات التأثيرات والتكيف في إطار عمل مبادرة الموانئ العالمية المتعلقة بالمناخ؛

(ع) ارتئي أن من المفيد مواصلة هذه المداولات والتخطيط لعقد اجتماع متابعة في غضون عام واحد لتقييم التقدم المحرز بشأن المسائل الأساسية التي أُثيرت والاستفادة من الإنجازات التي تحققت والتفكير في الخطوات التالية.

ثانياً - المسائل التنظيمية

ألف - انتخاب أعضاء المكتب

٢٨- انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية، أعضاء المكتب التالية أسماءهم:

الرئيس: السيد كوستاس غرامينوس (اليونان)

نائب الرئيس - المقرر: السيد يوانس تاندجونغ (إندونيسيا)

باء - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٢٩- اعتمد اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية، جدول الأعمال المؤقت لدورته (الوارد في الوثيقة TD/B/C.I/MEM.1/1). وبذلك حُدّد جدول الأعمال كما يلي:

١- انتخاب أعضاء المكتب

٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٣- النقل البحري والتحديات الذي يطرحه تغير المناخ

٤- اعتماد تقرير الاجتماع.

جيم - الوثيقة الختامية للدورة

٣٠- اتفق اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية المعقودة يوم الأربعاء ١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٩، على أن يُعدّ الرئيس موجزاً للمناقشات (انظر الفصل الأول).

دال - اعتماد التقرير

٣١- أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية أيضاً، لنائب الرئيس - المقرر بأن يقوم، تحت إشراف الرئيس، بوضع الصيغة النهائية للتقرير بعد اختتام الاجتماع.

المرفق الأول

البرنامج المؤقت - اجتماع الخبراء المتعدد السنوات
بشأن النقل وتيسير التجارة

قصر الأمم، جنيف

١٦-١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٩

غرفة الاجتماعات رقم ٢٦ (XXVI)

اليوم ١ : ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٩	
الوقت	الجلسة
١٠/٠٠ - ١٠/٤٥	تقدم البيان الافتتاحي السيدة لاكشمي بوري نائب الأمين العام للأونكتاد البند ١: انتخاب المكتب البند ٢: إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل البند ٣: النقل البحري والتحدي الذي يطرحه تغير المناخ يقدم الخطاب الرئيسي الدكتور مارتن ليز الأمين العام لنادي روما
١٣/٠٠ - ١٠/٤٥	فهم التحديات الهدف الرئيسي لهذه الجلسة هو تمهيد الطريق بواسطة عرض عام لأسباب تغير المناخ ومظاهره وتأثيراته العامة، ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية بما في ذلك البلدان الأكثر قابلية للتأثر وهي تحديداً أقل البلدان نمواً والبلدان الجزرية الصغيرة النامية، فضلاً عن عرض الإطار التنظيمي الدولي وعملية المفاوضات الجارية حالياً بشأن المناخ. <u>حوار تفاعلي</u>
١٨/٠٠ - ١٥/٠٠	انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن البحري الدولي وإمكانيات ضبطها وتخفيضها تركز الجلسة على انبعاثات غازات الدفيئة من الشحن البحري الدولي وعلى بعض التحديات المرتبطة برصد وقياس هذه الانبعاثات والتبليغ عنها؛ كما تركز على نُهج التخفيف والتكنولوجيات ذات الصلة. <u>حوار تفاعلي</u>

حفل استقبال ينظمه الأمين العام للأونكتاد	
اليوم ٢: ١٧ شباط/فبراير ٢٠٠٩	
الوقت	الجلسة
١٣/٠٠ - ١٠/٠٠	<p>النُهُج المحتملة للتخفيف من الانبعاثات الناتجة عن النقل البحري</p> <p>تركز الجلسة على تطور الإطار التنظيمي والمؤسسي للتعامل مع انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن قطاع النقل البحري الدولي. وتناقش التدابير الرئيسية التي يجري النظر فيها تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية والتأثيرات المحتملة لهذه التدابير، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية.</p> <p><u>حوار تفاعلي</u></p>
١٧/٤٥ - ١٥/٠٠	<p>التأثيرات المحتملة لتغير المناخ ونُهُج تكيف قطاع النقل البحري</p> <p>تركز هذه الجلسة على التأثيرات المحتملة لتغير المناخ على النقل البحري وتدابير التكيف المطلوبة. والمسائل التي سيجري تناولها تشمل تأثيرات تغير المناخ على الهياكل الأساسية الساحلية والموانئ، ولا سيما في البلدان النامية القابلة للتأثر.</p> <p><u>حوار تفاعلي</u></p>
اليوم ٣: ١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٩	<p>مسائل شاملة: التكاليف والتمويل، والتكنولوجيا والطاقة</p> <p>تتناول الجلسة بعض المسائل الشاملة التي تركز عليها أي إجراءات سياسية تتعلق بالمناخ، بما في ذلك تكاليف التخفيف والتكيف، والحاجة إلى التمويل والاستثمار، وأوجه التآزر المحتملة بين أهداف أمن الطاقة وضرورات الاستدامة البيئية، والدور الحاسم الذي تضطلع به التكنولوجيا.</p> <p><u>حوار تفاعلي</u></p>
١٧/٤٥ - ١٥/٠٠	<p>الطريق نحو المستقبل</p> <p>تهدف هذه الجلسة إلى تحقيق توافق الآراء بشأن الطريق نحو المستقبل بغية المساعدة في تقدم المفاوضات الجارية بشأن تغير المناخ وكفالة فعالية الإجراءات السياسية المتعلقة بالمناخ في قطاع النقل البحري مع إحراز تقدم بالنسبة للأهداف الأخرى من قبيل كفاءة النقل، وتيسير التجارة والتنمية المستدامة. كما تهدف الجلسة إلى تحديد الثغرات والمجالات التي تتطلب المزيد من العمل.</p> <p>تلخيص الرئيس للمناقشات والشروع في الحوار التفاعلي</p>
١٨/٠٠ - ١٧/٤٥	اختتام الجلسات واعتماد النتيجة

المرفق الثاني

الحضور*

١- حضر الدورة ممثلو الدول التالية:

الاتحاد الروسي	سورينام
إثيوبيا	شيلي
أذربيجان	الصين
الأرجنتين	طاجيكستان
إسبانيا	العراق
أفغانستان	غابون
إكوادور	الفلبين
ألمانيا	فتزويلا (جمهورية - البوليفارية)
إندونيسيا	فييت نام
أنغولا	قطر
إيران (جمهورية - الإسلامية)	كندا
إيطاليا	كوبا
البرازيل	كوت ديفوار
بلغاريا	كولومبيا
بنغلاديش	الكويت
بنما	كينيا
بيلاروس	ليبيريا
تايلند	مالي
الجزائر	المغرب
جزر القمر	المكسيك
الجمهورية التشيكية	المملكة العربية السعودية
الجمهورية الدومينيكية	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية
الجمهورية العربية السورية	ميانمار
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	النرويج
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	النمسا
جنوب أفريقيا	هايتي
جيبوتي	الهند
الدانمرك	اليابان
رومانيا	اليمن
السودان	اليونان

* للاطلاع على قائمة المشاركين، انظر TD/B/C.I/MEM.1/Inf.1.

- ٢- وحضر الدورة بصفة المراقب: فلسطين.
- ٣- وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية ممثلة في الدورة:
الجماعة الأوروبية
المنظمة الدولية للفرانكوفونية
مركز بلدان الجنوب
- ٤- وحضرت الدورة منظمات الأمم المتحدة التالية:
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي
اللجنة الاقتصادية لأوروبا
- ٥- وحضرت الدورة الوكالات المتخصصة أو المنظمات ذات الصلة التالية:
منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة
المنظمة البحرية الدولية
اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ
منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية
البنك الدولي
المنظمة العالمية للأرصاد الجوية
منظمة التجارة العالمية
- ٦- وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الدورة:
الفئة العامة
المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس
المركز الدولي للتجارة والتنمية المستدامة
الفئة الخاصة
مركز الاهتمام بالقضايا العالمية (Centre of Concern)
الرابطة الدولية لمالكي الناقلات المستقلين
الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ
الغرفة الدولية لنقل البحري
المعهد الدولي للمحيطات

٧- ووجهت الدعوة إلى ممثلي الأكاديميات والمنظمات والقطاع الخاص التالية أسماؤهم لحضور الدورة:

(ترد الأسماء بحسب الترتيب الأبجدي لاسم العائلة)

Ms. Catherine **Grey**, Head, External Relations and Conference, International Oil Pollution Compensation Funds, London

Mr. Bernd **Hackmann**, University of Oldenburg, Germany

Mr. John **Heintz**, University of Leiden, Netherlands

Mr. Willem **Oosterveen**, Director, International Oil Pollution Compensation Funds, London

٨- ووجهت الدعوة للتحديث في اجتماع الخبراء للأشخاص التالية أسماؤهم:

(ترد الأسماء بحسب التسلسل الزمني للمداخلات)

Mr. M. **Lees**, Secretary-General, Club of Rome

Mr. M. **Beniston**, Professor, Head of Research Group on Climatic Change and Climate Impacts, University of Geneva

Mr. F. **Vladu**, United Nations Framework Convention on Climate Change Secretariat

Mr. P. **Crist**, International Transport Forum Research Centre, Organization for Economic Cooperation and Development

Mr. E. **Vagslid**, Marine Environment Division, International Maritime Organization

Mr. P. **Gunton**, Managing Editor, Lloyds Register/Fairplay Ltd.

Mr. A. **Chrysostomou**, Chair, International Maritime Organization Marine Environment Protection Committee

Mr. A. **Stochniol**, International Maritime Emissions Reduction Scheme

Mr. J. **Faber**, CE Delft

Mr. P. **Hinchliffe**, Marine Director, International Chamber of Shipping

Mr. S. **Inoue**, Secretary-General, International Association of Ports and Harbours

Mr. M. **Savonis**, United States Department of Transportation

Mr. A. **Theron**, Council for Scientific and Industrial Research, South Africa

Mr. M. **Rossouw**, Council for Scientific and Industrial Research, South Africa

Mr. P. **Mollema**, Port of Rotterdam

Mr. R. **Newfarmer**, World Bank

Ms. R. **Centurelli**, International Energy Agency

Mr. P. **Clements-Hunt**, United Nations Environment Programme

Mr. M.C. **Lewis**, Deutsche Bank Climate Change Investment Research

Mr. A. **Behnam**, International Ocean Institute

٩- ووجهت الدعوة إلى الخبراء التالية أسماؤهم لحضور اجتماع الخبراء:

Mr. H.C.C. **Derwent**, President and CEO of the International Emissions Trading Association

Mr. Michael **Grubb**, Chair, Climate Strategies, University of Cambridge

Mr. Benjamin **Landreau**, Chief Operating Officer, Carbon Management Consulting Group

Mr. Vladimir **Ryabinin**, Joint Planning Staff for World Climate Research Programme, World Meteorological Organization Secretariat

Mr. J.L. **Valdes**, International Oceanographic Commission, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

Ms. Anne-Marie **Warris**, Lloyds Register
