

Distr.
GENERAL

الجمعية العامة



A/AC.237/44/Add.2
18 January 1994
ARABIC
Original : ENGLISH

لجنة التفاوض الحكومية الدولية لوضع
اتفاقية إقليمية بشأن تغيير المناخ
الدورة التاسعة
جنيف ، ٧-١٨ شباط/فبراير ١٩٩٤
البند ٢(أ) من جدول الأعمال المؤقت

المسائل المتملة بالالتزامات

قضايا المنهجية

إضافة

تحديد حصص الانبعاثات من وقود الصهاريج ومراقبة
هذه الانبعاثات

مذكرة من الأمانة المؤقتة

المحتويات

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>		<u>الفصل</u>
٣	١ - ١١	.....	مقدمة - أولاً
٣	١ - ٣	.....	ألف - مناقشة اللجنة
٤	٤ - ٨	.....	باء - المساهمات من المنظمات الأخرى
		.....	جيم - نطاق مذكرة اللجنة والإجراءات التي يمكن أن
٥	٩ - ١١	.....	تتخذها

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
٦	١٢ - ١٩	ثانيا - الجانبان العلمي والتقني للانبعاثات من الصهاريج
٦	١٢ - ١٦	ألف - الانبعاثات من الصهاريج الدولية
٨	١٧ - ١٩	باء - العوامل التي تؤثر على الانبعاثات
		ثالثا - تحديد حصص الانبعاثات من الصهاريج ومراقبة هذه
٨	٣٠ - ٤١	الانبعاثات
٨	٣٠ - ٣٢	ألف - مفهوم ادراج "الصهاريج" في احصاءات الطاقة .
٩	٣٣ - ٤١	باء - خيارات لتحديد الحصص

أولا - مقدمة

ألف - مناقشة اللجنة

١ - أجرى الفريق العامل الأول في الدورة الثامنة للجنة مناقشة أولية تناولت قضية الانبعاثات من استخدام الوقود للطيران والنقل البحري الدوليين . ووفقا للممارسة المتبعة في احصاءات الطاقة ، يشار إلى هذا الوقود أيضا باسم "الصهاريج" (bunkers) أو "الصهاريج الدولية" (international bunkers) . وفي الوثيقة A/AC.237/34 ، التي يستعرض فيها عمل الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ بشأن منهجيات حساب/جرد انبعاثات غازات الدفيئة وإزالتها ، أشير إلى أن هذه القضية هي واحدة من القضايا التي لها آثار خاصة في السياسة العامة والتي يحتاج الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ إلى الحصول بمصدها على إرشادات من اللجنة .

٢ - واعترف الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ ، في إطار عمله المتعلق بوضع منهجيات لقوائم الجرد ، بأن معالجة البيانات المتعلقة بالصهاريج في الاحصاءات الوطنية للطاقة ليست متسقة بين البلدان ، وبأن الصهاريج تعامل ، إلى حد كبير ، كقوائم منفصلة خارج نطاق الحسابات الوطنية . وينصح الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ بوجود ادراج الانبعاثات والصهاريج الدولية ، في الوقت الحاضر ، في قوائم الجرد الوطنية تحت بند "أنشطة احتراق الوقود" ، معترفاً بأنه ستم الموافقة في المستقبل على إجراءات لتحديد حصص لهذه الانبعاثات . وعملا بالممارسة المتبعة في احصاءات الأمم المتحدة للطاقة ، ينبغي ادراجها في قوائم منفصلة وضماها مع ذلك إلى المجاميع الوطنية .

٣ - وقد كان هناك خلال الدورة الثامنة اتفاق عام في اللجنة على وجوب ادراج الصهاريج في إجراءات التبليغ عن قوائم الجرد الواجب ان تنظر فيها الدورة الأولى لمؤتمر الأطراف ، وإن كان قد تم التشديد على الحاجة إلى الحصول على مزيد من المعلومات وإجراء مزيد من المناقشات بمصدها . ولذلك ، طلبت اللجنة إلى الامانة المؤقتة أن تقوم ، بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولية والمنظمة البحرية الدولية ، بتوفير خيارات للسياسة العامة من أجل تحديد حصص للانبعاثات من الصهاريج ومراقبتها ، للنظر فيها في الدورة التاسعة (انظر A/AC.237/41 ، الفقرة (٤) .

باء - المساهمات من المنظمات الأخرى

٤ - تلقت الأمانة المؤقتة معلومات من خلال مصادر نشرت رسميا ومن أمانات منظمة الطيران المدني الدولية ، والمنظمة البحرية الدولية ، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ، والوكالة الدولية للطاقة ، والرابطة الدولية للنقل الجوي ، ومن مكتب الأمم المتحدة الإحصائي ومن عدد من المعاهد والجامعات .

٥ - وشددت أمانة منظمة الطيران المدني الدولية على الحاجة إلى إيجاد وسيلة لتحديد حصص تكون قابلة للتطبيق ومنصفة . وأتاحت هذه المنظمة أيضا معلومات عن عملها الجاري حاليا على انبعاثات غازات الدفيئة من الطائرات ، ودراسات ذات صلة ببيروتوكول مونتريال المتعلق بالمواد المستنفدة لطبقة الأوزون ، يمكن أن تكون ذات فائدة إضافية في سياق الاتفاقية . وعلاوة على ذلك ، شددت منظمة الطيران المدني الدولية على أنه ينبغي بصرف النظر عن وسيلة تحديد الحصص التي تختار ، تصميم هذه الوسيلة على نحو يسمح معه بتيسير مراقبة الانبعاثات من غازات الدفيئة المختلفة .

٦ - وأفادت أمانة المنظمة البحرية الدولية بأن الحكومات كانت قد أشارت مسألة تحديد حصص/مراقبة الانبعاثات من الصهاريج في الدورة الرابعة والثلاثين للجنة حماية البيئة البحرية في تموز/يوليه ١٩٩٣ ، وفي الدورة الثالثة والعشرين للجنة الفرعية المعنية بالكيماويات السائبة في أيلول/سبتمبر ١٩٩٣ . وقد تلقت هذه المسألة حتى الآن عناية جد محدودة في إطار المنظمة البحرية الدولية ، ولكن اللجنة الفرعية قد وافقت على النظر في المسألة بالتفصيل خلال اجتماعها القادم المقرر عقده مبدئيا خلال الفترة ١٩-٢٣ أيلول/سبتمبر ١٩٩٤ .

٧ - ورأت أمانتا منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والوكالة الدولية للطاقة أن الحاجة تدعو إلى إجراء دراسة ذات مغزى تتناول انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (CO₂) والغازات الأخرى التي تنبعث من الصهاريج ، وأهميتها بالنسبة للتغيرات التي تحدث في الجو العالمي ، والخيارات التقنية وخيارات السياسة العامة لخفضها . ويمكن أن تتيح نتائج دراسة كهذه أساسا لوضع خيارات واقعية من أجل تحديد حصص الانبعاثات بطرق يربح أنها ستشجع على خفضها .

٨ - وأعربت منظمة الطيران المدني الدولية ، والمنظمة البحرية الدولية ، والمنظمات الأخرى المشار إليها أعلاه ، عن اهتمامها بزيادة أسهامها في حدود ولاياتها

وبرامجها في أي عمل يجري حاليا بصدد الاتفاقية وانبعاثات غازات الدفيئة من النقل الدولي .

جيم - نطاق مذكرة اللجنة والإجراءات التي يمكن أن تتخذها

٩ - إن الهدف من هذه المذكرة هو تيسير مناقشة الخيارات المختلفة لتحديد حصص الانبعاثات من الصهاريج . ويقدم الفرع الثاني بعض المعلومات العامة عن الانبعاثات من الوقود المستخدم للطيران والنقل البحري الدوليين وعن العوامل التي تؤثر على هذه الانبعاثات . ويقدم الفرع ثالثا شرحا مقتضيا لمفهوم الصهاريج في احصاءات الطاقة ، يليه سرد لخيارات تحديد حصص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الصهاريج لقوائم الجرد الوطنية . وتقدم الأمانة المؤقتة ، بصدد هذه الخيارات ، بعض التعليقات على جدواها وعلى مراقبة الانبعاثات بقدر ما تكون هذه الخيارات ذات صلة بتحديد حصص الانبعاثات .

١٠ - وثمة خيارات عديدة لتحديد حصص الانبعاثات من الصهاريج . ويمكن أن تستخدم المعايير التالية لتقييم هذه الخيارات:

(أ) ما إذا كان ينبغي معاملة الانبعاثات من الوقود المباع للنقل الجوي والبحري الدوليين ، إما:

- مثل الانبعاثات التي تنشأ عن مبيعات الوقود الأخرى ، أي مثل الانبعاثات التي تحدد حصة منها للبلد المسؤول عن النشاط الاقتصادي الذي يسفر عن استهلاك الوقود (انظر الخيارين ٣ و٤ في الفرع ثالثا - بء أدناه) ؛
أو

- بشكل مختلف عن انبعاثات مبيعات الوقود الأخرى (انظر الخيارات ١ ، ٢ ، ٥ و٦ في الفرع ثالثا - بء) ؛

(ب) مدى إمكانية قيام البلد الذي تحدد له حصة من الانبعاثات بتنفيذ تدابير رقابة فعالة ؛

(ج) ومدى توقع توافر بيانات موثوقة عن المساهمات الوطنية في انبعاثات الغازات المختلفة .

١١ - وتترتب على الاختيار بين الخيارات نتائج أكبر بكثير من تطبيق معايير المنهجية: فجميع خيارات ، تحديد الحصص تشير أوجه قلق من نوع أو آخر ، وكثير منها يتسم بطابع سياسي واقتصادي . وقد تود اللجنة النظر فيما إذا كان يمكنها تناول هذه

القضية بالكامل في دورتها التاسعة ، أو ما إذا كان يمكنها الموافقة - في ضوء قضايا أخرى أكثر إلحاحا - على أن تقبل ، على أساس مؤقت ودون المساس بأي قرار مقبل يتعلق بتحديد الحصص ، توجيهات التبليغ المقترحة من الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بشأن هذه القضية (انظر الفقرة ٢ أعلاه) . ويمكن أن يترك لمؤتمر الأطراف وهيئتيه الفرعيتين تناول هذه المسألة بمزيد من المناقشة . وعلاوة على ذلك ، يمكن للجنة أن تقوم بدعوة منظمة الطيران المدني الدولية ، والمنظمة البحرية الدولية ، والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ والهيئات الأخرى ذات الصلة إلى مواصلة بل وتكثيف عملها بشأن الانبعاثات من النقل الدولي بغرض الإسهام في تنفيذ الاتفاقية وموافاة الأمانة المؤقتة بالتقدم المحرز . وفي إطار هذا السيناريو ، يمكن للجنة أن توصي مؤتمر الأطراف الأول بأن يؤيد مؤتمر الأطراف هذا النهج مؤقتا مع قيامه في الوقت ذاته بتوجيه واحدة من الهيئتين الفرعيتين أو كليهما للحصول على مشورتهما بشأن حل أكثر دواما للمشكلة . ويمكن للدول أن تقوم في هذه الأثناء بوضع تفهم أفضل لهذه القضية كما ترتبط بحالاتها الوطنية .

ثانيا - الجانبان العلمي والتقني للانبعاثات

من الصهاريج

ألف - الانبعاثات من الصهاريج الدولية

١٢ - يؤدي احتراق وقود الصهاريج ، كما في حالة احتراق أنواع الوقود الأخرى ، إلى انبعاث عدة ملوثات يشكل ثاني أكسيد الكربون واحدا من أهمها . وتحويل بيانات استخدام الوقود إلى بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إنما يجري بشكل مباشر . ويقدّر أن صهاريج الملاحة والطيران مسؤولة عن نسبة مئوية ضئيلة من الانبعاثات العالمية لثاني أكسيد الكربون . وستمثل إضافة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الصهاريج إلى الحسابات الوطنية ، في حالة بلدان كثيرة ، زيادة بسيطة فحسب في تقديرات الانبعاثات الوطنية لثاني أكسيد الكربون . على أن الفوارق الوطنية والاقليمية يمكن أن تكون كبيرة . فإضافة الانبعاثات من الصهاريج إلى الحسابات الوطنية لبعض البلدان الأصغر التي لديها موانئ ومطارات هامة يمكن أن تضيف مثالا ، وفقا لإحصاءات مبيعات الوقود ، أكثر من ٥٠ في المائة إلى الانبعاثات المقدرة لثاني أكسيد الكربون من استهلاك الوقود في تلك البلدان .

١٣ - ووضع تقديرات لانبعاثات غازات الدفيئة الأخرى والملوثات ذات الصلة من الصهاريج (أول أكسيد الكربون (CO) ، والميثان (CH₄) ، وأكسيد النيتروز (N₂O) ، وأكاسيد الكبريت (SO_x) ، وأكاسيد النيتروجين (NO_x) ، والماء (H₂O) ، والمركبات

العضوية المتطايرة (VOCs)) هو أمر أصعب من ذلك كثيرا بوجه عام . هذا علاوة على أن التغيرات التي تنشأ في تكوين الجو يمكن أن تتوقف في بعض الحالات ، إلى حد كبير ، على موقع الانبعاثات ، وإن كان يصعب معرفة الإسهام الناتج في تغيير الجو . ولا تشمل قوائم جرد الانبعاثات الوطنية عموما هذه الانبعاثات في الوقت الحاضر .

١٤ - وكما في حالة الانبعاثات من قطاعات أخرى ، يعتبر أن انبعاث ثاني أكسيد الكربون من النقل يثير قلقا لا محليا وإنما عالميا ، مما يقلل من أهمية موقع الانبعاثات الجغرافي والحيوي . على أن أهمية موقع انبعاث بخار الماء وأكاسيد النتروجين من الطيران أقل وضوحا بسبب الطريقة التي تنطلق بها هذه الانبعاثات في طبقة الجو الأعلى والأكثر استقرارا . وقد يضاعف ذلك من آثار الانبعاثات ولذلك تعطى لهذه المسائل الأولوية العليا في البحوث التي تدعمها منظمة الطيران المدني الدولية بالتعاون مع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ .

١٥ - وفي منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا ، تدرس انبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النتروجين في قطاع النقل في سياق اتفاقية اللجنة الاقتصادية لأوروبا المتعلقة بتلوث الهواء البعيد المدى عبر الحدود لمكافحة التحمض وزيادة تركيز النتروجين في المناطق البرية والمياه الساحلية . على أن الانبعاثات من النقل الدولي تعتبر خارج نطاق هذا الاتفاق الاقليمي .

١٦ - وتنشأ انبعاثات أكاسيد النتروجين والمركبات العضوية المتطايرة من أنشطة الطيران وكذلك من النقل البحري . وإلى جانب الآثار المباشرة لهذه الانبعاثات مثل إسهامها في التحمض ، يمكن أن تسهم في تكوين الأوزون في طبقة الجو السفلي ، وربما في تدميره في الغلاف الجوي العلوي ، وهما عمليتان يمكن أن تسهما كلتاهما في تغيير المناخ . وتتوقف الانبعاثات إلى حد كبير على تصميم المحركات ، بما في ذلك درجة الحرارة التي يحترق الوقود فيها . وقد كانت فعالية الطاقة على الدوام اعتبارا رئيسيا في تصميم المحركات ، ومن حيث مقدار الوقود المستخدم لكل مقعد - كيلومتر متاح ، فقد أصبحت فعالية بعض أنواع الطائرات تتجاوز الآن بالفعل فعالية طائرات أخرى بأكثر من الضعفين . على أن البحث عن زيادة فعالية الطاقة قد أسفر عن رفع درجات الحرارة العاملة في المحركات ، وفي ظل هذه الظروف ، تتجه انبعاثات أكاسيد النتروجين إلى الزيادة . وفي هذه الأثناء ، شددت منظمة الطيران المدني الدولية في الآونة الأخيرة من صرامة معاييرها لانبعاثات أكاسيد النتروجين من محركات الطائرات الجديدة ، وهي تنظر الآن في إمكانية زيادة صرامتها مرة أخرى ، وإن كان التقدم سيتوقف ، إلى حد ما ، على تحسين فهم تأثير الانبعاثات من محركات الطائرات .

باء - العوامل التي تؤثر على الانبعاثات

١٧ - تتأثر انبعاثات غازات الدفيئة من النقل الدولي بعدة عوامل منها حجم أنشطة النقل والجوانب الفنية لنوعية الوقود ، والمحركات وفعالية الوقود . كما أن لسرعة مركبة النقل أهمية : فسرعة السفن بعد بدء الأخذ بحركة النقل الحديثة بالحاويات قد أدت مثلا ، في حالات كثيرة ، إلى زيادة استخدام نوع معين من الوقود بمقدار ثمانسي مرات .

١٨ - وتؤثر أسعار الوقود على موقع شراء الوقود وعلى الحجم الكلي لأنشطة النقل . ولدى السفن مرافق تخزين كبيرة للوقود ، ولغوارق الأسعار فيما بين الموانئ تأشير كبير على قرار شراء الوقود في ميناء أو آخر . على أن الطائرات تقصر عادةً شراءها للوقود على احتياجات رحلة في اتجاه واحد بسبب اعتبارات فعالية الوقود ، وإن كان يمكنها أن تحمل على رحلات قصيرة المسافة ما يكفيها من الوقود للمتوقف عدة مرات . وهذا يعني أن التموّن بالوقود في قطاع النقل الجوي قد يتجه إلى الإلغاء بين بعض البلدان عندما يحين الوقت للنظر في الطائرات القادمة والطائرات الراحلة . ولئن كان وقود الطيران الدولي معفيا إلى حد كبير من الرسوم (وفقا لقرارات منظمة الطيران المدني الدولية) ، فهناك بالفعل فوارق في الأسعار بين البلدان والمطارات ، وتؤثر هذه الفوارق بالتأكيد إلى حد ما في شراء الوقود .

١٩ - ومن المتوقع أن يزداد استهلاك الوقود في قطاع النقل الجوي خلال العقد القادم . وقد ينطبق ذلك أيضا على النقل البحري في الأجل الطويل مع مراعاة الاتجاه الصعودي للتجارة العالمية والنمو الاقتصادي في البلدان النامية .

ثالثا - تحديد حصص الانبعاثات من الصهاريح ومراقبة

هذه الانبعاثات

ألف - مفهوم ادراج "الصهاريح" في احصاءات الطاقة

٢٠ - يشير مصطلح الصهاريح ، وفقا لتوصيات الأمم المتحدة بشأن احصاءات الطاقة ، إلى الوقود الذي يستخدمه متعهدو النقل الذين تجري أنشطتهم جزئيا أو كليا خارج أراضي بلد بعينه . والمثال الواضح على ذلك هو مثال السفن التي تقوم بنقل الركاب أو البضائع إلى بلدان أخرى . وتوسيعا للمعنى ، يشمل المفهوم أيضا النقل الجوي والنقل البري والنقل بالسكك الحديدية العابرة للحدود الوطنية . وفي حالة السفن ، يشمل المفهوم أيضا الوقود الذي تستخدمه سفن الحرب وسفن الصيد ، لكن وقود سفن

الصيد وسفن نقل المياه في المياه الاقليمية وفي الممرات المائية الداخلية يُعد ضمن الاستهلاك المحلي .

٢١ - ووفقا لتوصيات الأمم المتحدة بشأن احصاءات الطاقة ، ينبغي نظريا معاملة وقود الصهاريح الذي يشتري على ظهر السفن في الخارج بواسطة شركات نقل مسجلة وطنيا كواردات من البلد قيد النظر . أما وقود الصهاريح الذي يقوم البلد قيد النظر بتوفيره لشركات نقل مسجلة في الخارج ، فينبغي معاملته كوقود صهاريح "شبه تصديري" . وستكون هذه الممارسة متمشية مع الإجراءات الشائعة لاحصاءات ميزان المدفوعات .

٢٢ - ويشير هذا الجانب من وقود الصهاريح الخارج عن حدود اقليم الدولة في الواقع مشاكل في الحسابات الوطنية والدولية . ومن الممارسات الشائعة تصنيف جميع مبيعات الوقود للنقل الدولي كوقود صهاريح ، في حين يهمل تصنيف الوقود الذي يتم شراؤه في الخارج . وعملا بهذه الممارسة ، تدرج احصاءات الأمم المتحدة للطاقة وقود الصهاريح الجوية ووقود الصهاريح البحرية (أو الملاحة) في قوائم منفصلة عن الاستهلاك الوطني الذي يستمد من البيانات التي تتعلق بمقدار الوقود المباع داخل البلد . وبالمثل ، تدرج احصاءات الطاقة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي/الوكالة الدولية للطاقة وايروستات ، وهو المكتب الاحصائي للجماعة الاوروبية ، وقود الملاحة البحرية الدولية كقوة منفصلة ، بينما تضم وقود الطيران الدولي إلى الحسابات الوطنية . وتشمل الحسابات الوطنية جميع أنواع الوقود المستخدم للنقل البري والنقل بالسكك الحديدية .

باء - خيارات لتحديد الحصص

٢٣ - على أساس المناقشة التي دارت في الدورة الثامنة ، والمعلومات التي وردت من المنظمات المختلفة ، عينت أدناه عدة خيارات لتحديد حصص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون . وليس معروفا إلى أي مدى يمكن أن تكون هذه الخيارات ملائمة لتحديد حصص انبعاثات غازات اخرى . ويرد كذلك عرض بعض الاعتبارات المتعلقة بالآثار التي يحتمل أن تترتب بالنسبة إلى مراقبة الانبعاثات . على أن الكثير من الخيارات يشير قضايا سياسية واقتصادية وقضايا عدالة هامة لا تجرى معالجتها هنا . وينصب الاهتمام على الجدوى الفنية ، خاصة في الأجل القصير . فإذا قررت اللجنة تناول هذه القضية في الدورة التاسعة ومتابعة أي من الخيارات لتوصية مؤتمر الأطراف بها ، فإنه سيكون من المهم القيام بذلك بالتعاون الوثيق مع المنظمات ذات الصلة . وإلا ، قد تقرر اللجنة ، وفقا للاقتراح الوارد في الفقرة ١١ اعلاه ، أن توافق مؤقتا على توجيهات

التبليغ المقترحة من الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بشأن هذه القضية وأن تترك مسألة مناقشتها بمزيد من التفصيل لمؤتمر الأطراف وهيئتيه الفرعيتين .

٢٤ - الخيار ١: تحديد حصة الانبعاثات من استخدام وقود الصهاريج للبلد الذي يباع فيه هذا الوقود .

٢٥ - يعتمد هذا الخيار على مجموعات البيانات القائمة التي أتاحتها الحكومات بالفعل لهيئات مثل مكتب الأمم المتحدة الإحصائي . وميزته بالتالي تتمثل في أنه خيار مباشر من وجهة النظر التقنية .

٢٦ - وفيما يتعلق بتدابير الرقابة ، فقد تجد البلدان التي توّرد الوقود للنقل الدولي صعوبة في ممارسة الرقابة على مركبات نقل ترفع أعلاما أجنبية . هذا علاوة على أن الوقود المشتري في بلدان أطراف غير مدرجة في المرفق الأول يمكن أن يكون مبدئيا خارج نطاق أي مخطط للرقابة ، مما يسمح بإمكانية تحويل مكان الشراء مع عدم إجراء تخفيض عام في الانبعاثات . فرقابة الانبعاثات في إطار هذا الخيار تقتضي من ثم اتفاقا دوليا لتنسيق الإجراءات الدولية أو الموازنة بينها .

٢٧ - الخيار ٢: تحديد حصة الانبعاثات من استخدام وقود الصهاريج للبلد الذي يباع فيه الوقود وادراجها مع ذلك في حسابات منفصلة .

٢٨ - هذا الخيار قابل للتنفيذ مثل الخيار ١ لأنه يعتمد أيضا على إجراءات قائمة لاصعاءات الطاقة . وهو يتمشى ، علاوة على ذلك ، مع توصيات التبليغ المؤقتة التي قدمها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بشأن وقود الصهاريج .

٢٩ - وقد يتيح هذا الخيار حوافز محدودة للحكومات على خفض الانبعاثات من النقل الدولي لأن هذه الانبعاثات ستكون منفصلة عن الالتزامات الوطنية . وكما في الخيار ١ ، قد يقتضي الأمر شكلا من أشكال الاتفاق الدولي لمراقبة الانبعاثات .

٣٠ - الخيار ٣: تحديد حصة الانبعاثات من استخدام وقود الصهاريج وفقا لجنسية شركة النقل .

٣١ - قد يتطلب هذا الخيار إجراءات جديدة تماما لجمع بيانات إحصائية . ولئن كان يمكن تنفيذه مبدئيا ، فإن البلدان التي يتعين عليها تقديم تقارير وطنية هي الوحيدة التي تتيح البيانات . وسيقتضي منها ذلك مطالبة شركات النقل فيها بتوفير

بيانات عن الاستهلاك السنوي للوقود . ويمكن ان يشكل ذلك مطلباً ادارياً اضافياً يقع على عاتق هذه الشركات باعتبار أن شركات النقل في جميع البلدان لا تؤيد هذا الطلب .

٣٢ - وينبغي لدى النظر إلى هذا الخيار مراعاة حقيقة أن الجنسية مفهوم تتناقض أهميته بالنسبة للشركات التي تزاوّل التجارة الدولية . فحتى إذا بدا أن شركة النقل شركة لها ملامح أو خلفية وطنية ، فإن الشركة التي تزاوّل التجارة رسمياً قد تكون لها جنسية مختلفة ؛ إذ قد تكون مثلاً الشركة الفرعية الوطنية التابعة لشركة قائمة في الخارج . وتجدر الإشارة إلى أن الاتجاه قائم حتى في حالة الشركات الجوية التي كانت الهوية الوطنية شديدة فيها تقليدياً نحو الخصمة والتدويل مما يخفف من ثم من أهمية العلاقة حيال المسؤوليات الوطنية . وقد أشار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى أن إعطاء جنسية للشركات قد أصبح يتسم في حالات كثيرة بأهمية أقل للشركات عير الوطنية .

٣٣ - وثمة جانب آخر يتوجب النظر فيه هو أن تدابير الرقابة المقصورة على أطراف المرفق الأول قد تقتصر نتيجتها على تحويل الأنشطة إلى بلدان أخرى ، بدون تحقيق أي فائدة بالنسبة للبيئة العالمية .

٣٤ - الخيار ٤: تحديد حصة الانبعاثات من استخدام وقود الصهاريج للبلد الذي تكون سفينة أو طائرة مسجلة فيها .

٣٥ - كما في حالة الخيار ٣ ، يجب أن يعتمد هذا الخيار على وضع إجراءات جديدة تماماً لجمع البيانات الاحصائية . ويمكن أن يتعدّد هذا الأمر إلى حد أكبر بكون جنسية مركبات النقل (السفن أو الطائرات) ليست واضحة دائماً في العمل . فبسبب التأجير وممارسة رفع الأعلام الأجنبية في النقل البحري ، يجوز لشركة نقل أن تدير مركبات نقل لها جنسيات مختلفة .

٣٦ - وثمة مشكلة أكثر أهمية بصدد هذا الخيار وهي أن التسجيلات تعتمد اعتماداً شديداً على اعتبارات مالية ، خاصة في النقل البحري ، وأنها تُغير بسهولة . فالبلد الذي يسعى إلى الدخول في مناقشات بشأن تدابير الرقابة قد يجد صعوبة في تعيين شركاء حقيقيين لإجراء هذه المناقشات أو قد يجد أن التسجيلات قد حولت ببساطة لبلد آخر .

٣٧ - الخيار ٥: تحديد حصة الانبعاثات من استخدام وقود الصهاريج لبلد وجهة البضائع أو الركاب .

٣٨ - سيعتمد هذا الخيار على إجراءات خاصة ومعقدة لجمع البيانات . هذا علاوة على أنه قد يكون من الصعب تعيين الوجهة النهائية بشكل مطلق . فالنقل البحري إلى بلد غير ساحلي سيكون له على الدوام مثلاً وجهة وسيطة في بلد آخر .

٣٩ - وفي إطار هذا الخيار ، قد تكون مجموعة السياسات والتدابير الفعالة أكثر محدودية حتى بالمقارنة مع المجموعة المتاحة للخيارات الأخرى لأن وسيلة النقل ليست معنية مباشرة . ويمكن تطبيق أدوات السوق مثل الضرائب ، ولكن يجب أن تكون هذه الأدوات متماشية مع اتفاقات التجارة الدولية .

٤٠ - الخيار ٦: تحديد حصة الانبعاثات من استخدام وقود الصهاريج لبلد منشأ البضائع أو الركاب .

٤١ - يمكن تصور أن تكون المشاكل المتعلقة بهذا الخيار مماثلة للمشكلات المتعلقة بالخيار ٥ .
