

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥ : حماية البيئة

الطيران المدني والبيئة

ملخص

يعرض المجلس على الجمعية العمومية ثلاث ورقات تتعلق بحماية البيئة. منها هذه الورقة التي تقدم تقريرا عن مدى التقدم الذي أحرزته الايكاو بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، استنادا الى تقرير الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/6) وغير ذلك من التطورات.

الاجراء المعروض على الجمعية العمومية يرد في الفقرة ١٠.

المراجع

Doc 9750، خطة الملاحة الجوية العالمية لنظم CNS/ATM	A35-WP/76 A35-WP/77
Doc 9790، قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول (في ٢٠٠١/١٠/٥)	الملحق السادس الملحق الرابع عشر
Doc 9829، ارشادات بشأن النهج المتوازن لادارة ضوضاء الطائرات	الملحق السادس عشر، المجلدان الأول والثاني Doc 9184، دليل تخطيط المطارات، الجزء الثاني
Doc 9836، تقرير الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران	Doc 9501، دليل البيئة الفني بشأن استعمال الاجراءات في ترخيص ضوضاء الطائرات

١ - مقدمة

١-١ يقدم المجلس الى الجمعية العمومية ثلاث ورقات تتعلق بحماية البيئة، منها هذه الورقة التي تقدم تقريرا عن أنشطة المنظمة في مجال حماية البيئة، بما في ذلك أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وعلاقة الايكاو بهيئات الأمم المتحدة الأخرى. وتغطي الورقتان الأخريتان المتصلتان بالبيئة التدابير القائمة على آليات السوق (A35-WP/76)، وتنقيحا مقترحا لقرار الجمعية العمومية رقم A33-7: بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة (A35-WP/77).

٢-١ ويواصل المجلس بصفة رئيسية القيام بأنشطة المنظمة المتعلقة بالبيئة من خلال لجنته المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران والتي تساعد المجلس في وضع السياسات الجديدة واعداد قواعد قياسية جديدة بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها. وتتمثل صلاحيات هذه اللجنة في اجراء دراسات محددة، حسبما يوافق عليها المجلس، تتصل بمراقبة ضوضاء الطائرات وانبعاثات الغازات من محركاتها.

٣-١ وتتكون لجنة حماية البيئة حاليا من ٢١ عضواً و١٢ مراقباً. وقد طلبت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية في عام ١٩٩٨ أن تشارك في أعمال اللجنة الدول التي تنتمي الى أقاليم غير ممثلة أو ضعيفة التمثيل في اللجنة وأحرز تقدم في تحسين مستوى التمثيل الجغرافي فيها.

٤-١ عقدت اللجنة اجتماعا واحدا منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية (الاجتماع السادس في فبراير ٢٠٠٤) (انظر تقرير الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (Doc 9836)). وقد واصلت اللجنة سعيها لتنفيذ برنامج عملها بين الاجتماعات الرسمية من خلال مجموعات عمل ونقاط اتصال محورية والاجتماعات السنوية للمجموعة التوجيهية لتنسيق الأنشطة.

٢- ضوضاء الطائرات

١-٢ تعديلات وثائق الايكاو

١-١-٢ في ٢٦/٥/٢٠٠٤، نظر المجلس في تعديلات للملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات، والملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الثالث، والملحق الرابع عشر - المطارات، المجلد الأول، وهي تعديلات نشأت عن توصيات الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة. وأهم جوانب تلك التعديلات هي أحكام جديدة متعلقة باصدار تراخيص الضوضاء وأحكام تتعلق باعادة الترخيص و اشارات للنهج المتوازن لادارة الضوضاء.

٢-١-٢ أتمت الأمانة تحديث الدليل الفني للبيئة بشأن استعمال الاجراءات في ترخيص ضوضاء الطائرات (Doc 9501) ومن المتوقع صدور طبعة جديدة منه قريبا باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية.

٢-٢ وثائق ترخيص الضوضاء

١-٢-٢ بمرور الوقت، تطورت نظم عديدة مختلفة لاصدار وثائق ترخيص الضوضاء. وفي ضوء التنوع الكبير للنظم الادارية المستخدمة بالفعل لاصدار وثائق ترخيص الضوضاء، اقترح الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة ثلاثة خيارات موحدة. وسوف تضاف أحكام بشأن هذا الموضوع الى الملحق السادس عشر.

^١ الأرجنتين و استراليا والبرازيل وكندا ومصر وفرنسا وألمانيا والهند واطاليا واليابان وهولندا وبولندا والاتحاد الروسي وسنغافورة وجنوب أفريقيا واسبانيا والسويد وسويسرا وتونس والمملكة المتحدة والولايات المتحدة. أصبحت الدول التي كتبت أسماؤها بالخط المائل متمتعة بالعضوية منذ آخر دورة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠١.

^٢ اليونان والنرويج والهيئة العربية للطيران المدني، والمجلس الدولي للمطارات، والمفوضية الأوروبية، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي لطيران الأعمال، ومجلس التنسيق الدولي لرابطات صناعات الفضاء والطيران، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية، والتحالف الدولي للطيران المستدام، واتفاقية الأمم المتحدة الاطارية للتغير المناخي، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

٣-٢ رصد أبحاث تكنولوجيا الضوضاء

١-٣-٢ عقدت حلقة دراسية عن التكنولوجيا استغرقت يوماً واحداً في ديسمبر ٢٠٠١ أثناء اجتماع المجموعة التوجيهية للجنة حماية البيئة والتي استعرضت أنشطة البحث الحالية وحددت الأهداف بعيدة المدى وتحققت من المسائل المتعلقة بالتطبيق الصناعي لنتائج الأبحاث. وتم تنفيذ استعراض تفصيلي للعوامل الرئيسية الفنية وغير الفنية المتعلقة بعمليات تطوير التكنولوجيا العامة وشكلت أساساً لأنشطة رصد التكنولوجيا في المستقبل مما يعد خطوة هامة في النظر في الحاجة إلى تحسين القواعد القياسية الحالية الخاصة بوضواء الطائرات بصورة أكبر.

٤-٢ إعادة الترخيص

١-٤-٢ أعدت مواد إرشادية إضافية لتطبيقها في حالة إعادة ترخيص الضوضاء وذلك لمعالجة التطبيقات المحتملة بالنسبة للطائرات التي رخصت أساساً طبقاً للفصل الثاني أو للفصل الخامس.

٢-٤-٢ من المخطط عقد حلقة دراسية عن ترخيص الضوضاء في مقر الايكاو (يتم التأكيد على التاريخ فيما بعد) بقصد نشر معلومات عن أحكام الضوضاء الخاصة بالترخيص وإعادة الترخيص والتي اعتمدت في السنوات الأخيرة وللسماح بإيجاد أعلى مستوى ممكن من التنسيق بين السلطات التي تتعامل مع ترخيص الطائرات.

٥-٢ النهج المتوازن لإدارة الضوضاء

١-٥-٢ ان الهدف من النهج المتوازن هو تخفيض أثر ضوضاء الطائرات من خلال برنامج يضع في الاعتبار توازن أربعة عناصر تشمل ما يلي: (١) تخفيض الضوضاء في مصدرها، (٢) تخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، (٣) الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء، (٤) القيود التشغيلية على استخدام الطائرات (انظر الفقرة ٢-٨-١). والهدف هو تحقيق أقصى منفعة بيئية بأكثر السبل كفاءة من حيث التكاليف وستتحمل الدول المتعاقدة المسؤولية عن عملية تنفيذ ذلك البرنامج بما في ذلك تحقيق التوازن بين العناصر. وعززت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية (قرار الجمعية العمومية A33-7، المرفق (ج)) هذا المفهوم وطلبت إلى المجلس أن يقوم باستمرار بتقييم تطور أثر ضوضاء الطائرات وأن يعد المواد الإرشادية الضرورية للايكاو لمساعدة الدول في تنفيذ مفهوم هذا النهج تجاه إدارة الضوضاء.

٢-٥-٢ أعد الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران المواد الإرشادية المطلوبة وتتوافر الآن كوثيقة عنوانها إرشادات بشأن النهج المتوازن تجاه إدارة ضوضاء الطائرات (Doc 9829). وتحتوي على معلومات بشأن كل عناصر النهج المتوازن واعداد تحليل التكاليف والمنافع لتنفيذ النهج المتوازن لإدارة الضوضاء. ولا تهدف هذه الإرشادات إلى أن تكون الزامية بل تهدف إلى شرح الممارسات الجيدة في إجراء التحليلات الاقتصادية التي يمكن أن تستخدمها الدول أو المطارات لتحقيق أهداف قرار الجمعية العمومية A33-7. تصف الوثيقة Doc 9829 أساليب التقييم والمنهجيات التحليلية وقواعد القرار الحسابي التي يمكن استخدامها لتقييم التكاليف والمنافع المرجحة والمرتبطة بالتدابير المتعددة المتعلقة بالضوضاء قيد الدراسة كما تصف كيفية تحديد وتقييم وتجميع التكاليف والمنافع الزائدة. ويتم تقديم الإرشادات أيضاً للمساعدة في تحديد التدابير الأكثر فعالية من حيث التكاليف والأكثر فائدة للبيئة. كما تقدم أمثلة عن كيفية استخلاص الاستنتاجات بشأن الأثر الاقتصادي المتوقع والفوائد الناتجة عن الخيارات أو التصورات البديلة لأصحاب المصلحة. ويجري الآن المزيد من العمل بشأن الإرشادات كجزء من العمل المستقبلي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران ولا سيما ما يخص دراسات الحالات وتحليل الانتهاكات.

٣-٥-٢ فيما يتعلق بتطور أثر ضوضاء الطائرات، أعدت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران توجهاً منقحاً للضوضاء باستخدام نموذج تقييم التعرض العالمي لضوضاء طائرات النقل (MAGENTA) استناداً إلى تنبؤات عام ٢٠٠٢ الخاصة بها. وبشكل عام، تظهر النتائج تحسناً ملحوظاً في الوضع مع انخفاض في اعداد السكان المتأثرين بالضوضاء يصل إلى ٣٠ في المائة على المدى القصير (٢٠٠٦) عند مقارنته بالتنبؤات المقدمة في الاجتماع الخامس للجنة

(يناير ٢٠٠١). وينظر الى هذا التحول في التعرض للضوضاء على أساس عالمي ويعود الى الاسراع في اخراج الطائرات الأقدم من الخدمة وانخفاض عمليات التنبؤ لطائرات النقل النفاثة الكبيرة. ويعود الانخفاض على الأجل القريب في جزء كبير منه الى انخفاض مستويات تنبؤات العمليات والخروج المتسارع من الخدمة لطائرات مثل B727.

٤-٥-٢ لوظ أن مستويات التعرض العالمي للضوضاء لم يتوقع لها أن تبلغ مستويات CAEP/5 خلال فترة التوقع (حتى عام ٢٠٢٠). ويظهر التحليل لأمريكا الشمالية أنه بعد الوصول الى المستوى الأدنى في عام ٢٠٠٢، من المتوقع أن تستقر آثار الضوضاء حتى عام ٢٠٠٦ وأن تزداد بصورة مطردة بعد ذلك. ان معدل الانخفاض في الضوضاء المتوقع أن يتحقق في دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني (الايكاك) على الأجل القريب أصغر من ذلك المتوقع في أمريكا الشمالية. ويمكن تفسير ذلك عن طريق الأسطول الأصغر نسبيا الذي يخدم المطارات الأوروبية والعدد الأقل لطائرات الجيل القديم الذي سيخرج من الخدمة. وعلى النقيض من ذلك، تظهر النتائج زيادة طفيفة في مستويات الضوضاء لاقليم آسيا والمحيط الهادئ بالمقارنة مع المستويات المتنبأ بها في الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ويعود ذلك الى معدلات النمو الأعلى المتوقعة بالنسبة للطرق الجوية من والى وعبر الاقليم (فيما عدا الطرق الجوية العابرة للمحيط الهادئ) والى التغيير في توليفة الأسطول. وبالنسبة للأقاليم الأخرى، لا تظهر النتائج انخفاضا في مستويات الضوضاء بالمقارنة مع الاجتماع الخامس للجنة فحسب بل أيضا تظهر نهجا منخفضا باطراد في التعرض للضوضاء على مدار التنبؤ.

٦-٢ التدابير التشغيلية

١-٦-٢ سوف يتضمن كتاب دوري صادر عن الايكاو مواد ارشادية أعدتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لتقديم بيانات عامة عن تقييم منافع الضوضاء المحققة من تنفيذ الاجراءات المحسنة لتخفيف الضوضاء.

٧-٢ تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

١-٧-٢ نشرت طبعة جديدة من دليل تخطيط المطارات، الجزء الثاني - استخدام الأراضي والمراقبة البيئية (Doc 9184). وتقدم الوثيقة ارشادات تخطيط استخدام الأراضي الموصى بها وممارسات حماية البيئة المطبقة في المطارات اضافة الى أمثلة لأساليب تخطيط استخدام الأراضي من دول عديدة.

٢-٧-٢ ويجري التخطيط لحلقات عمل لنشر معلومات بشأن مفهوم النهج المتوازن وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي مع استخدام الوثيقة Doc 9829 والجزء الثاني من الوثيقة Doc 9184 كوثيقتين أساسيتين.

٨-٢ القيود التشغيلية

١-٨-٢ صدقت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية على مفهوم النهج المتوازن ووضعت توصيات لاستخدام القيود التشغيلية والتي وردت في قرار الجمعية العمومية A33-7 المرفق (ه). وأدت ارشادات النهج المتوازن الجديدة الى تطوير معلومات بشأن القيود التشغيلية بصورة أكبر.

٢-٨-٢ في أبريل ١٩٩٩، اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي قاعدة تنظيمية^٣ بشأن الموضوع صارت سارية المفعول اعتبارا من ٢٠٠٠/٥/٤. وقد أصبحت تلك القاعدة التنظيمية موضوعا لطلب لتسوية نزاع قدمته الولايات المتحدة الى الايكاو ضد الخمسة عشرة دولة الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في ٢٠٠٠/٣/١٤ بمقتضى أحكام اتفاقية شيكاغو لتسوية النزاعات (المادة ٨٤ وما يليها). وفي ٢٠٠٣/١٢/٥، سجل المجلس الحل الذي تم الاتفاق عليه بين أطراف هذا النزاع.

^٣ القاعدة التنظيمية برقم ١٩٩٩/٩٢٥ الصادرة عن الجماعة الأوروبية في ١٩٩٩/٤/٢٩ بشأن تسجيل وتشغيل بعض أنواع الطائرات النفاثة المدنية دون الصوتية داخل الجماعة وهي الطائرات التي عدلت وأعيد الترخيص لها باعتبارها تفي بالقواعد القياسية للفصل الثالث من الجزء الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي، الطبعة الثالثة (يوليو ١٩٩٣).

٣- انبعاثات محركات الطائرات

١-٣ العلاقات مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن آثار الانبعاثات

٣-١-١ منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية استمر الاتصال بالهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة ، بغية تحقيق فهم أفضل للتأثير البيئي لانبعاثات محركات الطائرات على المستوى العالمي وبهدف استكشاف خيارات تتعلق بالسياسات للحد من الانبعاثات أو تخفيضها .

٣-١-٢ ركز الاتصال أساسا مع هيئات صنع القرار بالأمم المتحدة على اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وقد وردت تقارير منتظمة قدمت الى عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)، بشأن العمل الذي يتم داخل الايكاو فيما يتعلق بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران أو تخفيضها. وبناء على الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية (SBSTA) التابعة للاتفاقية الاطارية تعاونت الايكاو في عملية تستهدف تحسين كل من نوعية بيانات انبعاثات الطيران التي يقدمها الأطراف في الاتفاقية الاطارية والمنهجية التي تعتمد عليها عملية الابلاغ. وفي هذا الصدد، استضافت الايكاو اجتماعين للخبراء بشأن بيانات الانبعاثات والنمذجة بالارتباط مع أمانة الاتفاقية الاطارية وتستكشف الايكاو نماذج انبعاثات الطيران التي يمكن استخدامها لمساعدة (SBSTA). وتتمتع أمانة الاتفاقية الاطارية الآن بمركز المراقب في عملية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ، مما يسهل تبادل الأفكار بشأن مسائل من قبيل تبادل الانبعاثات . وفي الوقت ذاته ، تبقى داخل عملية الاتفاقية الاطارية مسألة معقدة دون حل هي ما اذا كان يتعين توزيع انبعاثات الطيران الدولي على القوائم الوطنية لانبعاثات غاز الدفيئة ، وكيفية ذلك التوزيع اذا وجب التوزيع . كما استمر الاتصال أيضا مع هيئات صنع القرار بالأمم المتحدة حول المسائل المتعلقة بالانبعاثات بما في ذلك برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وعملية بروتوكول مونتريال ، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (بشأن اتفاقية تلوث الهواء طويل المدى العابر للحدود) .

٣-٢ تخفيض الانبعاثات

٣-٢-١ أوصى اجتماع لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قواعد قياسية أكثر صرامة بشأن أكاسيد النيتروجين في الملحق السادس عشر، المجلد الثاني – انبعاثات محركات الطائرات ليدرسها المجلس. وتم الاتفاق بالاجماع على القاعدة القياسية الجديدة لأكاسيد النيتروجين التي تحدده بنسبة ١٢ في المائة أقل من مستويات الصرامة الحالية من جانب اللجنة كجزء من نهج ذي خطوتين يشمل دراسة قواعد قياسية أكثر صرامة لانبعاثات محركات الطائرات، وخاصة أكاسيد النيتروجين، في ضوء عملية استعراض التكنولوجيا ومبادئ اللجنة بشأن الجدوى الفنية، والمعقولة الاقتصادية والمنفعة البيئية وأوجه الاعتماد المتبادل التي تستهدف اتمام عملية الاستعراض عام ٢٠١٠.

٣-٢-٢ تواصل اللجنة عملها بشأن تقييم المعلومات العلمية المتاحة بشأن أثر انبعاثات المحركات، سواء على المستوى العالمي أو على الأرض أو بشأن تكنولوجيا خفض الانبعاثات. وأوصى الاجتماع السادس للجنة بمواصلة العمل نحو ايجاد منهجية محتملة للانبعاثات لمرحلتى الطيران المستقيم والصعود أثناء الرحلة الجوية اضافة الى مرحلة دورة الهبوط والاقلاع. وأعد كتاب دوري عن استخدام بيانات ترخيص دورة الهبوط والاقلاع لتقييم الآثار التشغيلية وسوف ينشر في وقت قريب.

٣-٢-٣ أعدت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تعريفا واجراءات تتبع في وضع الأهداف متوسطة وطويلة المدى لتخفيض أكاسيد النيتروجين لمساعدة اللجنة في أنشطتها المستقبلية لوضع القواعد القياسية ومساعدة مصنعي المحركات في تخطيطهم.

٤-٢-٣ عقدت حلقتان دراسيتان للتشجيع على استخدام الفرص التشغيلية لتخفيض الانبعاثات استنادا الى المعلومات الواردة في الكتاب الدوري ٣٠٣ الصادر عن الايكاو - الفرص التشغيلية لتخفيض استخدام الوقود وتخفيض الانبعاثات، حسب طلب قرار الجمعية العمومية A33-7، المرفق (ح). وحضر هذه الحلقات مشاركون من حكومات ومطارات وشركات طيران ومصنعين ومقدمي خدمات حركة جوية ومنشآت الأبحاث البيئية. ومن المزمع عقد حلقات دراسية مماثلة لعامي ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥.

٥-٢-٣ سوف يكون من الضروري اجراء مزيد من التطوير للنماذج لتقييم المنافع البيئية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. وتقوم لجنة حماية البيئة في مجال الطيران حاليا بتحليل هذه النماذج وسوف يتم تحديث المعلومات المتعلقة بالبيئة الواردة في خطة الملاحة الجوية العالمية لنظم CNS/ATM (Doc 9750) تبعا لذلك.

٤ - التدابير القائمة على آليات السوق للحد من الانبعاثات أو تخفيضها

١-٤ ان أنشطة المنظمة الخاصة بالتدابير القائمة على آليات السوق للحد من الانبعاثات أو خفضها، والتدابير الطوعية والرسوم المتعلقة بالانبعاثات ومبادلة الانبعاثات واردة بالتفصيل في الوثيقة A35-WP/76.

٥ - بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

١-٥ ترد الاقتراحات بتعديل البيان الموحد (قرار الجمعية العمومية A33-7) في الوثيقة A35-WP/77.

٦ - الهيكل التنظيمي للتعامل مع الأنشطة البيئية

١-٦ في أعقاب طلب من المجلس لاستكشاف وسائل لترشيد منهجيات عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، تم تشكيل فريق عمل صغير لاستعراض منهجيات عمل اللجنة وهيكلها بهدف تحسينها. وقدمت نتائج هذه الدراسة الى المجلس في ضوء نظر المجلس في تقرير الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (Doc 9836). واستنادا الى توصيات الدراسة، اتفقت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن الايكاو ينبغي أن تعتمد أهدافا بيئية. وتعد هذه جزءا من اقتراحات تحديث قرار الجمعية العمومية A33-7 (انظر الفقرة ٥).

٢-٦ في ٢٠٠٤/١/١٥ تم تشكيل وحدة البيئة داخل ادارة النقل الجوي. ويندرج تمويل برنامج البيئة للفترة الثلاثية المقبلة ٢٠٠٥-٢٠٠٧ في مشروع الميزانية البرنامجية. اضافة الى ذلك، دعيت الدول الى ترشيح موظفين من الفئة التخصصية على أساس من خارج الميزانية لمساعدة الأمانة.

٣-٦ وسوف يعتمد برنامج العمل الشامل السابق على الاجتماع السابع للجنة على رغبة الدول في الالتزام بتوفير موارد لانجاز هذا العمل.

٧ - مطبوعات الايكاو في مجال البيئة

١-٧ انتجت لجنة حماية البيئة دراسات قيمة ووضعت مواد ارشادية غزيرة في مجال ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. وللاسراع في توزيع كافة المعلومات التي تم انتاجها على الدول، فسوف تتاح هذه المطبوعات بوسائل الكترونية وفي اصدارات غير مترجمة بلغات المنظمة.

٨- خلاصة

٨-١ في مجال الضوضاء، وفي أعقاب مصادقة الجمعية العمومية لمفهوم المتوازن لإدارة الضوضاء عام ٢٠٠١، أصدرت الأيكاو إرشادات مفصلة للنهج المتوازن إضافة إلى الأحكام الجديدة لإعادة الترخيص وترخيص الطائرات والدراسات الجديدة بشأن منافع تنفيذ التدابير التشغيلية لخفض الضوضاء. ويتم التخطيط لعقد حلقات دراسية لترويج المواد الإرشادية الجديدة.

٨-٢ وفي مجال الانبعاثات، اقترحت قاعدة قياسية جديدة بشأن أكاسيد النيتروجين تحدد مستواه بنسبة ١٢ في المائة أقل من مستويات الصرامة الحالية كخطوة أولى للنهج ذي الخطوتين القائم على توقع أن المصنعين ومجتمعات الأبحاث (العامة والخاصة) سوف تبذل كل جهد لتطوير التكنولوجيا التي تقدم مستويات أقل بكثير لأكاسيد النيتروجين قبل الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في ٢٠١٠. وتستمر الجهود بشأن أعداد الأهداف متوسطة وطويلة المدى لخفض انبعاثات الطائرات وبشأن الحاجة إلى تطوير أدوات لتحديد الاعتماد المتبادل بين الضوضاء والانبعاثات بصورة أكبر. ونشرت مؤخرا مواد إرشادية بشأن التدابير التشغيلية لتخفيض استخدام الوقود وتقليل الانبعاثات تمكن المطارات وشركات الطيران وأصحاب المصالح الآخرين الذين نجحوا بالفعل في خفض الانبعاثات من تقاسم الأساليب التي اتبعوها مع الآخرين. ويتم ترويج وثيقة "أفضل الممارسات" هذه من خلال سلسلة من الحلقات الدراسية الإقليمية.

٨-٣ إن الوجود المتزايد لهيئات الأمم المتحدة في عملية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والتعاون المتزايد مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية للتغير المناخي تؤكد على الدور القيادي ومسؤوليات الأيكاو في مجال الطيران وحماية البيئة. وتتخذ المنظمة أيضا الخطوات الإدارية اللازمة لتقديم دعم أفضل للدول في هذا المجال الهام. ومنذ آخر دورة للجمعية العمومية، عززت الأيكاو دورها كمنتهى للوساطة في مسائل الطيران عن طريق تسوية الخلاف بين الولايات المتحدة الأمريكية و ١٥ دولة أوروبية والذي انتهى بصورة مرضية في ٢٠٠٣/١٢/٥ وفقا للمادة ٨٤.

٩- الأثر المالي

٩-١ الاقتراحات المذكورة في هذه الورقة لا يترتب عليها آثار مالية مباشرة في المستقبل القريب.

١٠- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١٠-١ يرجى من الجمعية العمومية الاحاطة علما بهذا التقرير ومراعاته عند النظر في اقتراحات تعديل قرار الجمعية العمومية A33-7 الوارد في الوثيقة A35-WP/77.

- انتهى -