

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٥ : حماية البيئة

تحديث القرار A33-7 بعنوان: بيان موحد بسياسات وممارسات
الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

ملخص

يقدم المجلس في هذه الورقة، كما يقتضي قرار الجمعية العمومية A33-7، مسودة بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة. وتستند تلك المسودة الى القرار A33-7 بعد تنقيحه في ضوء ما طرأ من مستجدات منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.
الاجراء المعروض على الجمعية العمومية يرد في الفقرة ٤.

المراجع

A35-WP/56

A35-WP/76

Doc 9790، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٠١/١٠/٥)

Doc 9791، تقرير ومحاضر اللجنة التنفيذية - الدورة ٣٣ للجمعية العمومية

١ - مقدمة

١-١ اعتمدت الجمعية العمومية للايكاو في دورتها الثالثة والثلاثين القرار A33-7 بعنوان "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة" (الفقرات من ١٤:٢٧ الى ١٤:٤٤ من الوثيقة (Doc 9791, A33-EX).

٢-١ وبموجب الفقرة الثانية من منطوق ذلك القرار، يقدم المجلس الى الجمعية العمومية بيانا جديدا موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة بغية استعراضه (انظر المرفق). وتعتمد مسودة البيان المرفقة على القرار A33-7 مع ادخال تنقيحات عليه في ضوء ما طرأ من مستجدات منذ الدورة الثالثة والثلاثين، ويرد ملخص لتلك المستجدات في وثيقة منفصلة للجمعية العمومية (A35-WP/56).

٢- التعديلات على البيان الموحد الحالي

- ١-٢ في مسودة البيان المرفقة، يحذف النص المشطوب والنص المظلل هو النص الجديد.
- ٢-٢ يشتمل القرار A33-7 للجمعية العمومية على تسعة مرفقات (المرفقات من (أ) الى (ط)) تشكل البيان الموحد. وبينما تم تنقيح البيان الموحد في عام ٢٠٠١ بشكل جوهري، فإن التنقيحات المقترحة هنا أقل.
- ٣-٢ أُجريت التنقيحات الجوهرية التالية:

- (أ) ادراج أهداف الايكاو الجديدة في مجال البيئة (المرفق (أ)).
- (ب) فيما يرتبط بضوضاء الطائرات، أُدرجت تنقيحات عن مواد ارشادية جديدة بشأن "النهج المتوازن" لادارة الضوضاء (المرفق (ج)) وعن تخطيط وادارة الاستخدام الأرضي (المرفق (و)).
- (ج) فيما يرتبط بانبعاثات محركات الطائرات، أُدرجت تنقيحات من مواد ارشادية جديدة بشأن الاجراءات التشغيلية الرامية الى الحد من أثر الانبعاثات على البيئة أو تخفيضها (المرفق (ح)). كما أُجريت دراسات أخرى عن التدابير القائمة على آليات السوق (المرفق (ط)).

- ٤-٢ ويرد المرفق (ط) في وثيقة مستقلة (A35-WP/76) - تقرير مقدم من المجلس بشأن التدابير القائمة على آليات السوق عن انبعاثات محركات الطائرات). وكما ورد في تلك الوثيقة (الفقرة ٦-٣) أُعربت بعض الدول عن تحفظات بشأن التعديلات المقترحة للمرفق (ط).

٣- الأثر المالي للاجراء المقترح^١

- ١-٣ سوف تؤدي بعض التعديلات المقترحة لقرار الجمعية العمومية A33-7 الى عمل جديد لكل من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والأمانة العامة. ومن المتوقع أي يجري العمل الخاص بالأمانة العامة في حدود الموارد المتوفرة وفقا للبرنامج ٣-٦: حماية البيئة، من مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧. ولكن من الصعب في الوقت الحالي تحديد قدر مساهمة الأمانة العامة في دراسات لجنة حماية البيئة وربما تظهر حاجة الى موارد اضافية.

^١ تقدم هذه المعلومات فقط للإشارة الى الأثر المالي المقدر للاجراء المقترح. وسوف تعتمد الأموال المخصصة لهذا الاجراء المقترح على الصيغة النهائية للميزانية البرنامجية للمنظمة التي توافق عليها الجمعية العمومية للفترة ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧.

٤ - القرار المعروف على الجمعية العمومية

٤-١ الجمعية العمومية مدعوة الى اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاء المستمرة في مجال حماية البيئة الوارد في المرفق، والذي يلغي القرار A33-7 ويحل محله.

مرفق

مشروع قرار الجمعية العمومية بشأن بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

قرار أعدته اللجنة التنفيذية توصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار ١٥ /

بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة
في مجال حماية البيئة

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ~~A-٣٢~~ A33-7، أن تواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة.

ولما كان القرار ~~A-٣٢~~ A33-7 يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكنها مترابطة.

وبالنظر الى الحاجة لادراج بعض الأهداف الجديدة للايكاو في مجال البيئة (المرفق (أ))

وبالنظر الى الحاجة لابرز سياسات الايكاو الجديدة ومواد ارشادية جديدة للايكاو بخصوص ضوضاء الطائرات، والاستجابة للتطورات الأخرى التي استجبت في هذا المجال بعد الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية، ولأسيما مفهوم اتباع النهج المتوازن في التعامل مع الضوضاء (المرفق (ج))، والارشادات المتعلقة بالاجراءات والمعايير الواجب اتباعها عند النظر في فرض القيود التشغيلية المحلية الجديدة المحتملة (المرفق (هـ))، وارشادات تخطيط وادارة استخدام الأراضي (المرفق (و) الجديد) والاستجابة للتطورات الأخرى في هذا المجال منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

وبالنظر أيضا الى الحاجة الى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة الثانية الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال انبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك تحسين فهم أثرها والوسائل المحتملة مواد ارشادية جديدة للايكاو عن الاجراءات التشغيلية واجراء المزيد من الدراسة عن اللحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران أو تخفيضها (المرفقان (ح) و (ط)).

فان الجمعية العمومية:

١ - **تقرر أن مرفقات هذا القرار المدرجة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، بصيغته المنقحة في ضوء السياسات القائمة عند ختام هذه الدورة الثالثة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية:**

المرفق (أ) — عام

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية بشأن نوعية البيئة

المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

المرفق (د) — الغاء الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية المتعلقة بالضوضاء في المطارات

المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

المرفق (ح) — أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي العلوي

المرفق (ط) — التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

٢ - **تطلب** الى المجلس أن يعرض عليها في جميع دوراتها العادية بياناً موحداً بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لتستعرضه.

٣ - **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٢٢-٨ A.33-7.

المرفق (أ)

عام

ولما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على ايجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه...."، وان المادة (٤٤) من تلك الاتفاقية تنص على أنه ينبغي للمنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل... تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة، بتطبيق تدابير متكاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية والاجراءات التشغيلية الملائمة، والتنظيم السليم للحركة الجوية، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت منظمات دولية أخرى أصبحت تمارس نشاطات تتعلق بسياسات بيئية تؤثر في النقل الجوي.

ولما كانت الايكاو تسعى، في الوفاء بدورها، الى تحقيق التوازن بين المنفعة التي تعود على المجتمع الدولي من خلال الطيران المدني من ناحية، والضرر الذي يلحق بالبيئة في بعض المناطق بفعل التقدم الاطرادي للطيران المدني من ناحية أخرى.

ولما كانت المعلومات الصحيحة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الايكاو السياسة وكذلك للدول

المتعاقدة.

ولما كانت المنظمة تعترم التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى، حسب الضرورة، بما في ذلك المشاركة المحتملة في المشروعات التي يمولها صندوق الأمم المتحدة للبيئة.

فان الجمعية العمومية:

١ - **تعلم** أن الايكاو تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في مراعاتها، وأنها تدرك مسؤوليتها ومسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات أو تخفيض عددهم.

(ب) الحد من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضه.

(ج) الحد من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

٢ - **تطلب** الى المجلس أن يستمر في بحث جميع مسائل الطيران المدني المتعلقة بالبيئة، وأن يحتفظ بزمam المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن هذه المسائل، وألا يترك زمام هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

٣ - **تطلب** الى المجلس التقييم المنتظم، حالياً ومستقبلاً، لآثار ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، والاستمرار في اعداد أدوات لهذا الغرض.

٤ - **تطلب** الى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الارشادية في المجال البيئي بطريقة ملائمة من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية على سبيل المثال.

٥ **٣** **تدعو** الدول الى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة في جميع المناسبات الملائمة.

٦ **٤** **تشجع** المجلس على عقد ترتيبات تعاونية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، لتنفيذ مشروعات بيئية بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للبيئة اذا ومتى رأى ذلك مستصوباً.

٧ **٥** **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ اجراءات انفرادية في مجال البيئة من شأنها أن تلحق الضرر بتطور الطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد

الارشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم ما زالت تثير القلق العام وتحث من تطوير البنية الأساسية للمطارات وتتطلب اتخاذ اجراء ملائم بشأنها.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد قياسية لترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الاقلاع والهبوط والطائرات عمودية الاقلاع والهبوط)، وأخطر الدول المتعاقدة بذلك الاجراء.

ولما كانت الرسوم المتعلقة بالضوضاء تفرض في بعض المطارات وكانت الارشادات المرتبطة بالسياسات متوفرة منذ وقت طويل حول هذا الموضوع (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)).

ولما كان تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، بالرغم من عدم فهمه بصورة كاملة، يشكل مصدرا للقلق.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعاثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد قياسية بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات الجديدة، وأخطر الدول بذلك الاجراء.

لما كان من المتوقع أن يعود الطيران الى معدلات النمو العادية في عام ٢٠٠٥ وما بعد ذلك، عقب الانخفاض الأخير في الحركة وانخفاض عدد الرحلات الجوية، الذي أدى بدوره الى تخفيض الشواغل المرتبطة بالبيئة.

ولما كان تطور الطيران في المستقبل يمكن أن يزيد من مشكلتي ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وتفاقمهما ما لم يتخذ اجراء للتخفيف من حدة هذا الوضع.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) لتساعده على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

وان تلاحظ المرفق (ف) بالقرار ٣٣-١٤، الذي يوجه عناية منتجي ومشغلي الطائرات الى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة من المطارات المستعملة لتشغيل الطائرات النفاثة من الجيل الحالي واحداث أقل ازعاج بيئي ممكن.

فان الجمعية العمومية:

١- **ترحب** باعتماد المجلس في يونيو ٢٠٠١ القاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لادراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، والاقتراح الأخير بتنفيذ قواعد أكثر صرامة خاصة بانبعاثات أكاسيد النيتروجين في ٢٠٠٨/١٢/٣١.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يواصل بنشاط أعماله الخاصة بوضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى.

٣- **تطلب** الى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجال الضوضاء وانبعاثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن.

٤- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة أو ناقصة التمثيل حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تشارك في عمل تلك اللجنة.

^١ ينبغي تعديل المرجع على ضوء الاجراء الذي تتخذه الجمعية العمومية بشأن القرار A33-14.

٥ - تحت الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الاقتضاء، الأحكام التي وضعتها الايكاو عملاً بالفقرة (٢) من هذا المرفق.

المرفق (ج)

السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على أكبر درجة ممكنة عملياً من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، بما في ذلك الأنظمة البيئية.

ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعوق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.

ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة.

ولما كانت الايكاو قد قبلت المسؤولية الكاملة عن تحقيق أقصى قدر من التوافق بين تطوير الطيران المدني على نحو آمن واقتصادي ومنظم من ناحية، والحفاظ على نوعية البيئة من ناحية أخرى، ولما كانت تسعى بنشاط إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لتخفيف ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الايكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في مطار ما ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: تخفيف الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فاعلية وأقل التكاليف.

~~ولما كان تقييم الأثر الحالي والمستقبلي لضوضاء الطيران يعد أداة جوهرياً للايكاو والدول المتعاقدة في وضع سياساتها.~~

ولما كانت إجراءات تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول المتعاقدة وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الايكاو.

~~وإدراكاً للحاجة إلى توجي درجة من المرونة عند وضع إرشادات الايكاو بشأن تطبيق النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء، وذلك لاستيعاب الاختلافات المحلية والوطنية والإقليمية.~~

ولما كانت أعدت مواد إرشادية صادرة عن الايكاو، بناء على طلب المجلس عام ٢٠٠١، لمساعدة الدول في تنفيذ النهج المتوازن (إرشادات عن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، الوثيقة 9829 Doc).

وإدراكاً لأن الحلول لمشكلات الضوضاء ينبغي مواضعها مع الخصائص المحددة للمطار المعني مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، ولأنه يمكن تطبيق حلول مماثلة إذا تم التعرف على مشكلات ضوضاء متماثلة في المطارات.

وإدراكاً لأن تدابير معالجة الضوضاء قد تسفر عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين ولاسيما من البلدان النامية.

وإدراكاً لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بالموضوع قد تؤثر على تنفيذها "للنهج المتوازن" للايكافو.

وإدراكاً لأن بعض الدول قد تكون قد وضعت سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضوضاء بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت القواعد القياسية لترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاء، تحسينات تستحق الحماية بمراعاة استمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية غير المتوافقة حول المطارات.

فان الجمعية العمومية:

١- **تناشد** جميع الدول المتعاقدة لدى الايكافو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكافو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

(أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكافو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بالموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

(ب) وضع اجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الاشراف على تنفيذ هذه الاجراءات، بما في ذلك:

(١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.

(٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، واختيار التدابير التي تهدف الى تحقيق أقصى منفعة بيئية تكون ذات فعالية قصوى من ناحية التكاليف، بناء على هذا التقييم.

(٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور مع الجهات المعنية وحل النزاعات.

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

(أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحث والتكنولوجيا الهادفة الى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو بوسيلة أخرى.

(ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية غير المتوافقة على المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.

(ج) تطبيق الاجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء بأقصى قدر ممكن بدون الأضرار بالسلامة.

(د) عدم تطبيق القيود التشغيلية على أنها الملاذ الأول، بل فقط بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من عناصر النهج المتوازن الأخرى، بطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار.

٤ - **تطلب** الى الدول:

(أ) أن تعمل معا على نحو وثيق لضمان الاتساق بين البرامج والخطط والسياسات، الى أقصى حد ممكن.

(ب) أن تضمن أن يكون تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء متوافقا مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

(ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

٥ - **تدعو** الدول الى أن تواصل اعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.

٦ - **تطلب** الى المجلس:

(أ) اجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات ووضع ارشادات الايكار الضرورية لمساعدة الدول على تنفيذ مفهوم النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء، وتقديم تقرير الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية، ولا سيما فيما يخص ما يلي:

(أ) العناصر الرئيسية للنهج المتوازن والعلاقة بينها.

(ب) الأدوات التحليلية والمنهجية التي قد تلزم لتقييم العناصر ومقارنتها.

(ج) القيود التشغيلية المحلية المتعلقة بالضوضاء في المطارات.

(ب) ضمان أن المواد الارشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 محدثة وتستجيب لحاجات الدول.

(ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال حلقات الدراسة على سبيل المثال.

٧ - **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لهذه الأعمال بخصوص توجيهات الايكار.

المرفق (د)

سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية
التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها
في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان تعريف السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في كل المطارات في دولة أو أكثر .

ولما كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت الى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر ليس له ما يبرره على أساس التكاليف والمنافع.

ولما كانت بعض الدول قد نفذت أو شرعت في تنفيذ سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وكانت بعض الدول تتظر في عمل ذلك.

وإذ تدرك أن القصد من القواعد القياسية للضوضاء في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإذ تدرك أن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وقد تفرض عبئا اقتصاديا ثقيلا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لاعادة تجهيز أساطيلهم مثل المشغلين من البلدان النامية.

وإذ تعتبر أن حل المشاكل التي تعزى الى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند الى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، والى تحقيق التوازن بين شواغلها المختلفة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات لأن ضوضاءها تتجاوز المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تتظر في ما يلي:

(أ) ما اذا كان الانقضاء العادي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.

(ب) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية اما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من اضافة أي طائرات كهذه الى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، واما بوضع حوافز للاسراع بتحديث الأساطيل.

(ج) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول مثيرة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها مثيرة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها ازعاجا أكبر .

(د) ما يترتب على أي قيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، واشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمان معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولكن ضوضاءها تتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، تحثها على القيام بما يلي:

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حالياً الى أقاليمها، سحبها من هذه العمليات تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

(ب) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ اصدار أول شهادة صلاحية لها.

(ج) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرة مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ الى ١.

(د) أن تبلغ الايكاو وجميع الدول المعنية بكل القيود المفروضة.

٣- **تشجع بشدة** الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والاقليمي وفيما بين الأقاليم بهدف تحقيق ما يلي:

(أ) تخفيف عبء الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات ، وذلك دون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.

(ب) اقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، التي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.

٤- **تحث** الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، من خلال الترخيص أو اعادة الترخيص.

٥- **تحث** الدول على ألا تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءاً من النهج المتوازن الذي وضعته الايكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- **تحث** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية الى الاسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول بالحصول، سواء بالاستئجار أو بالشراء، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف حسب الاقتضاء.

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية المتعلقة بالضوضاء في المطارات

لما كانت القواعد القياسية لترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، هو أنه اجراء بشأن الضوضاء يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار.

ولما كان المرفق (ج) بهذا القرار يدعو الدول الى اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ولما كان النطاق محدودا لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجيا في الأساطيل وليس من المتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.

ولما كانت ادارة وتخطيط استخدام الأراضي والاجراءات التشغيلية لتخفيض الضوضاء تنفذ بالفعل في مطارات كثيرة، وكانت التدابير الأخرى لتقليل الضوضاء قد نفذت على الرغم من استمرار التعديلات العمرانية في حالات معينة.

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل للقواعد القياسية لترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر (بالشكل المنصوص عليه في المرفق (د) بهذا القرار) سيكون قد اكتمل في بعض الدول بحلول شهر أبريل ٢٠٠٢، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضوضاء الطائرات في بعض المطارات في تلك الدول أنه قد يزداد بعد ذلك التاريخ نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ اجراءات أخرى.

ولما كان المجلس قد طلب على وجه التحديد من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في شهر يونيو ١٩٩٩ أن تدرس ضمن سياق عالمي موضوع احتمال فرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

ولما كانت هناك اختلافات اقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين وبدأت بعض الدول تنظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة للقواعد القياسية لترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان ينبغي ألا تفرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث في مطارات معينة الا على أساس النهج المتوازن وارشادات الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا حسب احتياجات المطار المعني.

ولما كان لهذه القيود تأثير اقتصادي ملحوظ على استثمارات مشغلي الطائرات الذين ينتمون الى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.

وإدراكا لأن هذه القيود تتخطى السياسة الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار وارشادات السياسة الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الايكاو.

وإدراكا لأن الايكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وإدراكاً لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وإن القواعد **المدرجة حديثاً الجديدة** على وجه الخصوص المدرجة في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قد وضعت على أساس أنها تخدم أغراض الترخيص فقط.

وإدراكاً على وجه الخصوص لأن الدول لديها التزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة قد تنظم السيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على أن تضمن بقدر الامكان أن اعتماد أي قيود تشغيلية لا يتم الا اذا كان مدعوماً بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.

٢- تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

(أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.

(ب) اجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).

٣- تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر من خلال شهادة الضوضاء الأصلية أو عند تجديدها، من أجل ما يلي:

(أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من اجراءات الترخيص التي أجريت وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر .

(ب) اعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني ومع النهج المتوازن.

(ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الامكان بدلا من سحب العمليات من الخدمة تماماً في المطار.

(د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى).

(هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون الى البلدان النامية ، لتجنيبهم الصعوبات الاقتصادية التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم اعفاءات.

(و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الامكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

(ز) اعطاء مشغلي الطائرات اخطاراً مسبقاً لمدة معقولة.

(ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران في الأجل القصير بعد الأحداث التي وقعت مؤخراً.

(ط) ابلاغ الايكاو بالاضافة الى الدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤ - **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف الى سحب الطائرات التي تمتثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة واستخدام الأراضي يشكلان عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يعتمد على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء.

ولما كان من الممكن حدوث زيادة هامة في نشاط معظم المطارات وثمة خطر في أن يتسبب الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات في تقييد النمو في المستقبل.

ولما كان سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في تخفيض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وخفض كذلك العدد الاجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

وبما أن من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية.

ولما كان من المتوقع أن تؤدي القاعدة القياسية الجديدة التي **اعتمدت مؤخرا** وأدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر الى زيادة الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

وإدراكا منها أن إدارة استخدام الأراضي تشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساسا ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

ولما كان الجزء الثاني - استخدام الأراضي والقيود البيئية ، من الوثيقة (Doc 9184) الصادرة بعنوان دليل تخطيط المطارات، يشمل ارشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء، **ويجري حاليا** قد تم تحديثه **وتوسيع نطاقه**.

فان الجمعية العمومية:

١ - **تحث** الدول التي ألغت عمليات طائرات الفصل الثاني في مطاراتها، بالصورة المنصوص عليها في المرفق (د) بهذا القرار مع الحفاظ على منافع المجتمعات المحلية بأكبر قدر ممكن، على أن تتفادي حسب الامكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعدييات في المناطق التي خفضت فيها الضوضاء.

٢ - **تحث** الدول على أن تكفل أن الاستخدام غير الملائم للأراضي أو أن التعديلات على الأراضي لن تتأثر على نحو يمكن تفاديه من التخفيضات المحتملة في مستويات الضوضاء من جراء استخدام الطائرات الأقل ضوضاء، وخصوصاً الطائرات التي تتمثل لأحكام القاعدة الجديدة المدرجة في الفصل الرابع.

٣ - **تحث** الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سانحة لتقليل مشكلات ضوضاء الطائرات بالتدابير الوقائية.

- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- (ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- (ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الأيكاو.
- (د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي.
- (هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة للفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤ - **تطلب** من المجلس ما يلي:

- (أ) ضمان أن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة (Doc 9184) وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
- (ب) النظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقة الصوتية، مثل اقلاق النائمين واصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بانتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى اجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسبولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

فان الجمعية العمومية:

١ - تؤكد من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان توافر الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.

٢ - تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة، وبلاستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الاجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل الى اتفاق دولي على قياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣ - تدعو الدول التي تقوم بانتاج الطائرات الأسرع من الصوت الى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الوفاء بالموصفات التي تقررها الايكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي

لما كان هناك قلق متزايد ازاء مشكلات البيئة في الغلاف الجوي العلوي، مثل مشكلات الاحترار العالمي واستنفاد طبقة الأوزون.

ولما كانت خطة عمل "جدول أعمال القرن الحادي والعشرين"، التي اعتمدها في عام ١٩٩٢ مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، قد دعت الحكومات الى التصدي لهذه المشكلات بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة المعنية.

ولما كان التقرير الخاص عن "الطيران والغلاف الجوي العالمي" الذي أصدره في عام ١٩٩٩ "فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ" بناء على طلب الايكاو وبالتعاون مع فريق التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، هو أشمل تقييم لاسهام الطيران في تلك المشكلات وأفاد ضمن جملة أمور بما يلي:

— تبعث الطائرات غازات وجسيمات تؤثر على نسب تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي، وتؤدي الى تشكيل غيوم مكثفة تزيد من السحاب العالي فيتغير المناخ.

— من المقدر أن الطائرات تسهم بنسبة ٣,٥ في المائة من مجموع القسر الاشعاعي (وهو مقياس لتغير المناخ) الناجم عن جميع الأنشطة البشرية، وهذه النسبة لا تشمل التغيرات الممكنة في السحاب العالي ومن المتوقع أن تنمو.

— على الرغم من أن تحسن تكنولوجيا الطائرات ومحركاتها وكفاءة نظام الحركة الجوية سيؤدي الى مزايا بيئية، فان هذا التحسن لن يلغي تماما آثار زيادة الانبعاثات التي سيسفر عنها النمو المتوقع في الطيران.

ولما كان التقرير الخاص لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ يقر بأن آثار بعض أنواع انبعاثات الطائرات مفهومة جيدا، ويكشف عن أن آثار بعضها الآخر ليست مفهومة، ويحدد عددا من المجالات الرئيسية لا يشملها اليقين العلمي وتحد من القدرة على توقع آثار الطيران على المناخ والأوزون.

ولما كان المزيد من العمل، منذ صدور التقرير الخاص لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، قد أُجري في بعض الجوانب الهامة المتعلقة بالشكوك العلمية التي أُشير إليها في التقرير، مثل آثار التكثيف والهباء الجوي على السحاب السديمي وأثر أكاسيد النيتروجين والميثان على المناخ.

ولما كانت الايكاو طلبت من فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، عند اعداده لتقرير التقييم الرابع الذي من المخطط أن يصدر في عام ٢٠٠٧، أن يدرج تحديثا عن الاستنتاجات الرئيسية الواردة في التقرير الخاص.

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ هو تثبيت نسب تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يمنع التدخل الخطر من جانب الانسان في نظام المناخ.

ولما كانت الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ قد طلبت مساعدة الايكاو بشأن المسائل المنهجية المرتبطة بتجميع معلومات عن انبعاثات غازات الدفيئة والابلاغ بها على المستوى الوطني.

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ولم يبدأ سريانه بعد، يطلب من الدول المتقدمة مواصلة الحد من أو تخفيض غازات الدفيئة من "عوادم الطائرات"، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢).

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي وانبعاثات الطيران الدولي والداخلي بأسلوب مختلف، من حيث دعوته الدول المتقدمة الى مواصلة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢ من البروتوكول)، بينما تدرج انبعاثات الطيران الداخلي في الأهداف الوطنية للدول المتقدمة التي تدعو الى تخفيض اجمالي للانبعاثات من كل المصادر بنسبة ٥,٢ في المائة على مدى الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢ (بالمقارنة بمستويات عام ١٩٩٠ واعتمادا على ستة غازات محددة من غازات الدفيئة)، وقد لوحظت المزايا التي يمكن تحقيقها من جراء تنسيق معاملة انبعاثات الطيران الداخلي ومعاملة انبعاثات الطيران الدولي.

ولما كان مجلس الايكاو قد دأب على استطلاع الخيارات السياسية للحد من أو تخفيض **غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران المدني** أثر انبعاثات محركات الطائرات المدنية على البيئة، ولا سيما استجابة للمرفق (و) من قرار الجمعية العمومية **٣٢-٨** A33-7 المرفقان (ح) و (ط)، وما زال العمل جاريا بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية لتخفيض استهلاك الوقود وبالتالي تخفيض الانبعاثات، وبشأن التدابير القائمة على آليات السوق (انظر المرفق (ط))، وتم تقديم تقارير منتظمة الى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ.

ولما كانت مرحلة بالخطوات التي اتخذتها الايكاو لتعزيز استخدام التدابير التشغيلية، بما في ذلك صدور الفرص العملية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (الكتاب الدوري 303 Circ) وعقد حلقتي دراسة عن هذا الموضوع.

فان الجمعية العمومية:

١- تعرب عن تقديرها لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، وفريق التقييم العلمي التابع لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، على التقرير الخاص عن الطيران والغلاف الجوي العالمي.

٢-١ - تحت الدول على:

(أ) تشجيع البحث العلمي الهادف الى معالجة الجوانب التي لم يشملها اليقين العلمي والتي حددها ذلك التقرير الخاص الصادر عن فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي.

(ب) تتأكد من أن التقييم الذي سيجرى في المستقبل لتغير المناخ سواء من قبل الفريق الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ أو أي هيئة معنية أخرى تابعة لمنظومة الأمم المتحدة، سوف يشمل على معلومات محدثة عن الآثار بسبب الطائرات على الغلاف الجوي.

٢-٢ - تطلب الى المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل التعاون بشكل وثيق مع فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ ومع المنظمات الأخرى المعنية بتحديد المشكلات البيئية في الغلاف الجوي، ومع المنظمات المعنية بوضع السياسات في هذا المجال، ولا سيما مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ.

(ب) أن يواصل دراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها ووضع اقتراحات واقعية وتقديم المشورة بأسرع ما يمكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ، والتركيز بصورة خاصة على استخدام الحلول الفنية، مع مواصلة إيلاء الاعتبار للتدابير القائمة على آليات السوق، ومع مراعاة الآثار المحتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة

(ج) الاستمرار في مساعدة الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ، فيما يخص مسائل المنهجية.

(د) أن يشجع على استخدام التدابير التشغيلية كوسيلة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها.

٣-٤ - تدعو الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الى المواظبة على اعلام الايكاو بما يستجد من تطورات في هذا المجال.

المرفق (ط)

التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

لما كان المرفق (ح) بهذا القرار يضع السياق العام الذي تعتبر بمقتضاه بدائل السياسة، بما فيها التدابير القائمة على آليات السوق، وسيلة للحد أو التقليل من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت التدابير القائمة على آليات السوق هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

ولما كان الادراك قد ازداد في السنوات الماضية من جانب الحكومات للحاجة الى قيام كل قطاع اقتصادي بدفع التكلفة الكاملة للضرر البيئي الذي يتسبب فيه، ولما كان موضوع التدابير القائمة على آليات السوق لحماية البيئة، بما في

ذلك فرض الرسوم أو الضرائب على النقل الجوي أو مبادلة الانبعاثات أو التدابير الطوعية، قد أُثير مثلاً في سياق السيطرة على انبعاثات غازات الدفيئة.

ولما كان المبدأ رقم ١٦ من اعلان ريو بشأن البيئة والتنمية (١٩٩٢) ينص على أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية الى تشجيع استيعاب تكاليف البيئة داخليا، واستخدام الأدوات الاقتصادية، أخذة في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث، مع إيلاء المراعاة الواجبة للصالح العام، ودون الاخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين".

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي وانبعاثات الطيران الداخلي بأسلوب مختلف، ولما كانت المزايا التي يمكن تحقيقها من جراء المعاملة المتجانسة لفئتي الانبعاثات قد لوحظت، وكان هناك اقرار بأن بعض الدول أو مجموعات الدول بدأت تتخذ اجراءات من الآن لوضع بدائل تسمح بخفض انبعاثات القطاعات الداخلية بما فيها انبعاثات الطيران الداخلي.

ولما كانت سياسات الايكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، ومن حيث أن "الرسم جباية تصمم وتطبق خصيصا [لتعويض] تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية تصمم لزيادة الإيرادات الوطنية أو المحلية للحكومة ولا تستخدم عموما بكاملها في الطيران المدني ولا تحسب على أساس التكاليف".

ولما كانت الايكاو قد أعدت ارشادات سياسية بشأن الضرائب (سياسات الايكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، Doc 8632)، أوصت فيها – ضمن أمور أخرى – بتبادل الاعفاء من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المشحون على متن الطائرات لأغراض خطوط النقل الجوي الدولي، وهي السياسة المنفذة عمليا من خلال اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية، ودعت أيضا الدول الى خفض الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، الى أقصى حد ممكن أو الغائها.

ولما كانت المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاما تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الايكاو قد أعدت ارشادات سياسية للدول بشأن الرسوم (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك ارشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالوضاء.

ولما كان مجلس الايكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بيان سياسة مؤقتا، في صورة قرار، بشأن الرسوم والضرائب المتصلة بالانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيا من تلك الجبايات يجب أن تكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كان ينبغي حساب هذه الرسوم على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على وجه صحيح من هذه التكاليف وعزوها مباشرة الى النقل الجوي.

وإذ تلاحظ أن المجلس تلقى تقريرا من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن البدائل الممكنة المتعلقة باستخدام التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها، مع التركيز في البداية على ثاني أكسيد الكربون، وأن من المزمع الاضطلاع بالمزيد من العمل.

وإذ تلاحظ أن التحليلات التي أجرتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد أثبتت أن إنشاء نظام مفتوح الحاجة الى إجراء المزيد من الدراسات والمواد الارشادية لاستخدام نظام لمبادلات الانبعاثات يشكل حلا فعالا واقتصاديا للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران المدني أو تخفيضها الدولي على الأجل الطويل.

وإذ تلاحظ أن تنفيذ التدابير الطوعية * قصيرة الأجل يمكن أن يشكل خطوة أولى نحو اتخاذ إجراءات في المستقبل
لخفض الانبعاثات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد أعدت اتفاقاً نموذجياً ومواد إرشادية مصاحبة عن تطبيق الدول
 والأطراف المعنية للإجراءات الطوعية على الأجل القصير.

وإذ تدرك الحاجة إلى إجراء المزيد من الدراسات ووضع المزيد من الإرشادات بشأن استخدام الجبايات على الأجل
القريب.

وإذ تدرك الدراسات المكثفة التي أجريت لتوفير المزيد من الإرشادات إلى الدول عن الجبايات المرتبطة بالانبعاثات،
قد توصلت إلى عدد كبير من المسائل اختلفت أوجه النظر بشأنها.

فان الجمعية العمومية:

١ - **تطلب** إلى المجلس أن يواصل وضع إرشادات للدول بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق تهدف إلى
 تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات أو الحد منه، ولا سيما فيما يتعلق بتخفيف أثر الطيران على تغير المناخ،
 وأن يضع اقتراحات ملموسة وتقديم المشورة في أقرب وقت ممكن إلى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية
 المتعلقة بتغير المناخ.

٢ - **تشجع** الدول والمجلس، مع مراعاة مصالح كل الأطراف المعنية، على تقييم تكاليف ومنافع التدابير المختلفة
 بهدف معالجة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر طريقة اقتصادية وعلى اعتماد إجراءات تتوافق مع الأطار الوارد أدناه،
 في الوقت الذي تبذل فيه الدول جهوداً لاتخاذ إجراءات بشأن انبعاثات الطيران الداخلي وانبعاثات الطيران الدولي بنهج
 متسق.

أ) التدابير الطوعية

(١) **تشجع** الدول والأطراف المعنية الأخرى على **اتخاذ إجراءات على الأجل القصير** الحد من انبعاثات الطيران
 الدولي أو تخفيضها **ولاسيما** من خلال التدابير الطوعية وإطلاع الأيكاو على ذلك بشكل مستمر.

(٢) **تحث** المجلس على **تطلب** من الأمين العام أن يسهل هذه الإجراءات من خلال **اعداد** توفير الإرشادات (مثلاً
 لغرض **التحديد الكمي لتخفيض الانبعاثات ورصد التخفيضات أو الإجراءات والتحقق منها**) **اللازمة** التي
 أعدتها الأيكاو لتلك التدابير، بما في ذلك اعداد نموذج اتفاق طوعي **حسب الإقتضاء**، **والعمل على ضمان**
تمكين الأطراف التي تتخذ إجراءات مبكرة من أن تستفيد منها وألا تتعرض فيما بعد لأي اضرار نتيجة
لذلك.

ب) الجبايات المتعلقة بالانبعاثات

- (١) **تقر** بأن قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات ما زال سارياً.
- (٢) **تحث** الدول على اتباع الإرشادات الحالية الواردة فيه.
- (٣) **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ أي إجراء انفرادي لتطبيق جبايات متصلة بالانبعاثات تتنافى مع
 الإرشادات الحالية.

(٤) ~~تحث المجلس على تنفيذ المزيد من الدراسات ووضع المزيد من الارشادات بشأن هذا الموضوع~~ **تطلب** الى المجلس اجراء المزيد من الدراسات واعداد المزيد من الارشادات عن هذا الموضوع، مع تركيز بشكل خاص على المسائل المتبقية التي تم التوصل اليها من خلال الدراسات السابقة.

ج) مبادلات الانبعاثات

(١) ~~تؤيد انشاء~~ **تؤيد** المزيد من التطوير نظام مفتوح لمبادلات حقوق انبعاثات الطيران الدولي.

(٢) **تطلب** من المجلس أن يقوم بالمزيد من العمل حول هذا الموضوع بغية التركيز على نهجين. تؤيد الايكاو في اطار نهج منهما تطوير نظام طوعي للتبادل قد تقترحه الدول والمنظمات الدولية المعنية. وتوفر الايكاو في النهج الثاني الارشادات لكي تستعملها الدول، حسب الاقتضاء، لادراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول لمبادلات الانبعاثات بما يتفق مع اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ. ~~يعد على سبيل~~ **يعد على سبيل** الأولوية خطوطا ارشادية بشأن النظام المقترح لمبادلات حقوق انبعاثات الطيران الدولي مع التركيز على وضع الأساس الهيكلي والقانوني لمشاركة قطاع الطيران في نظام المبادلات المقترح، وأن تتضمن بعض العناصر الأساسية مثل تقديم التقارير والرصد والامتنال، مع توشي أقصى قدر ممكن من المرونة بما يتماشى مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ .

- انتهى -