



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

مشروع نص التقرير

عن

البند ١٧ من جدول الأعمال

(قسم عن الأحكام العامة، والضجيج، ونوعية الهواء المحلي)

المادة المرفقة عن البند ١٧ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة التنفيذية.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثالثة، في موضوع حماية البيئة على أساس تقارير التقدم الذي أحرزه المجلس بشأن الأعمال الفنية للمنظمة عن ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات (ورقتا العمل WP/25 و WP/26) وبشأن المسائل المتصلة بتغيير المناخ (ورقات العمل ٢٨ و ٢٩ و ٣٠ و ٣١ و ٣٢ و ٣٣). وبناء على تقارير التقدم المحرز هذه نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراحات المجلس لتحديث قرار الجمعية ٣٧-١٨ — البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي (WP/27) والقرار ٣٧-١٩ — البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغيير المناخ (WP/34)، بالإضافة إلى ذلك ثمة ٣٤ ورقة قدمت الدول والجهات المراقبة: WPs 68, 70, 83, 106, 108, 131, 163, 164, 165, 166, 176, 183, 222, 234, 240, 250, 258, 268, 270, 271, 272, 275, 279, 288, 289, 297, 305, 317, 318, 327, 328, 346, 384 and 350.

١٧-٢ أحكام عامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

١٧-٢-١ قدم المجلس تقريرا (WP/25) بشأن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة ٣٧ للجمعية العمومية بشأن المسائل المتصلة بالطيران المدني والبيئة، وأساسا بشأن أنشطة اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك اجتماعها التاسع (CAEP/9). ولقد تضمن التقرير أيضا أنشطة ذات صلة نفذتها الأمانة العامة، فضلا عن تعاونها مع المنظمات الأخرى.

١٧-٢-٢ وتضمنت ورقة العمل (WP/25)، ضمن أمور أخرى، اتفاق توصلت إليه لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بشأن قاعدة مقترحة جديدة في المجلد الأول بعنوان ضجيج الطائرات، من الملحق السادس عشر، مخصصة للطائرات النفاثة والطائرات المروحية وقاعدة قياسية للضجيج للطائرات ذات المراوح القلابية. ووردت تفاصيل أيضا في اتفاق الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بشأن أهداف تكنولوجية جديدة للتخفيض من الضجيج. وفيما يتعلق بانبعاثات محركات الطائرات، فقد أحرز تقدم بشأن القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات أكسيد الكربون والتي تشمل موافقة الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة على شروط التصديق على القاعدة القياسية. وترد أيضا تفاصيل بشأن إعداد وثيقتين متصلتين بتحسينات تشغيلية، أي: اتفاق الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بشأن أهداف تشغيلية جديدة لتخفيض احتراق الوقود وتحليل بيئي لحزمة التحسينات في منظومة الطيران. ووافق المجلس على جميع التوصيات التي قدمها الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة، وتجري استشارة الدول بشأن التعديلات المقترحة إدخالها على المجلدين الأول والثاني من الملحق السادس عشر.

١٧-٢-٣ وأعدت اللجنة التأكيد على أهمية الأعمال الفنية للمنظمة والمتصلة بالطيران المدني والبيئة، وأيدت الأعمال المتواصلة والفعالة للجنة حماية البيئة والأمانة العامة للإيكاو في هذا المضمار.

١٧-٢-٤ ووفقا لما طلبته الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين، فقد قدم المجلس ورقة العمل WP/26 والتي قدمت تقريرا عن تقييم الاتجاهات البيئية الذي أجرته لجنة حماية البيئة للتأثير الحالي والمقبل الناجم عن ضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. ولاحظت اللجنة إسهاما كبيرا من الدول الأعضاء والمنظمات المراقبة في تقييم الاتجاهات البيئية، التي استعرضتها لجنة حماية البيئة وتبين توافق الآراء الذي تم التوصل إليه في لجنة حماية البيئة. ولاحظت اللجنة كذلك أنه بناء على الطلب الوارد في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩، فإن الأمانة العامة تعمل على استحداث قدرات تسمح للمنظمة بالإبلاغ المنتظم بعملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المعنية بتغيير المناخ بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن

الطيران المدني وقياس التقدم المحرز من أجل الأهداف العالمية الطموحة. وسيستفيد هذا النشاط من الإبلاغ المتزايد لبيانات استهلاك الوقود من الدول الأعضاء بالايكاو.

١٧-٢-٥ يتوقع بشكل عام أن يسجل مجموع سكان العالم المعرضين لضجيج الطائرات العالمي، لانبعاثات الطائرات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي، ومجموع انبعاثات الطائرات في العالم التي تؤثر على المناخ العالمي، زيادة خلال فترة التحليل برمتها ولكن بمعدل أبطأ من معدل الطلب على أنشطة الطيران. ومن المتوقع أن تتحسن كفاءة الوقود المستخدم حتى عام ٢٠٥٠، غير أنه يتعين اتخاذ تدابير إضافية غير تلك الواردة في هذا التحليل كي يتسنى تحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في تحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة سنويا. وكذلك في سياق تكنولوجيا الطائرات والتحسينات التشغيلية وحدها، يتعين اتخاذ تدابير إضافية لتحقيق نمو محايد للكربون يتناسب مع هدف عام ٢٠٢٠. وبينما من شأن استخدام أنواع الوقود البديل المستدام أن يقدم مساهمة كبيرة في تخفيض الانبعاثات، غير أنه لا توجد بيانات كافية للتنبؤ بتوفر هذه الأنواع من الوقود أو بعمر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عنها.

١٧-٢-٦ وأوصت اللجنة باستخدام الاتجاهات البيئية العالمية المعروضة في ورقة العمل WP/26 كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية أثناء دورة الجمعية العمومية هذه، وطلبت من المجلس مواصلة العمل في هذه المجالات بدعم من الدول وبكفالة تزويد الدورة المقبلة للجمعية العمومية بتقييم محدث للاتجاهات البيئية العالمية.

١٧-٢-٧ وأقرت اللجنة بأهمية توفير أساس ثابت للاتجاهات البيئية التاريخية والمقبلة. وأوصت بأن تحث الجمعية العمومية الدول على تقديم بيانات لاستهلاك الوقود التي طلبتها الايكاو لدعم طلب الجمعية العمومية من المجلس للإبلاغ عن انبعاثات الطيران، والنظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة لإدراجها في تنقيحات قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨ والقرار ٣٧-١٩.

١٧-٢-٨ وفي ورقة العمل WP/27، قدم المجلس اقتراحا بتنقيح قرار الجمعية ٣٧-١٨، البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي في ضوء التطورات التي طرأت منذ انعقاد الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين.

١٧-٢-٩ وفي ورقة العمل WP/106، أقرت الولايات المتحدة بالتقدم المحرز لتخفيض ضوضاء الطائرات وانبعاثات الطيران التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي من خلال السياسة والقواعد القياسية والإرشادات، بما في ذلك اتفاق لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بشأن القاعدة القياسية الجديدة المعنية بالضجيج الواردة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتوصية الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة بحث الدول على عدم تطبيق القيود التشغيلية على الطائرات التي تتمثل للفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر و/أو للقاعدة القياسية الخاصة بالضجيج، فور اعتماد المجلس لها. ودعت الورقة أيضا الجمعية العمومية لإعادة تأكيد التزامها بالنهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات، مع الإقرار بعدم وجوب تطبيق قيود التشغيل كحل أول وتنفيذها فقط بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. وتؤيد الولايات المتحدة أيضا المضي في العمل بشأن إعداد قاعدة قياسية لتصديق الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة.

١٧-٢-١٠ وفي ورقة العمل WP/70، رحبت ليتوانيا، بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع، بما في ذلك الاتفاق بشأن قاعدة قياسية للضجيج بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وبشأن الأعمال المتواصلة المتصلة بإعداد قاعدة قياسية للجسيمات غير المتطايرة (nvPM). وشجعت الورقة أيضا مصنعي محركات الطائرات على الإسهام إسهاما جيدا في الأعمال المتعلقة بأخذ العينات وقياس الجسيمات غير المتطايرة.

١٧-٢-١١ وفي ورقة العمل WP/297، أعرب التحالف الدولي للطيران المستدام (ICSA) عن أن القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون ستشكل عنصرا متكاملًا من سلة تدابير الايكاو، وإنه إذا لم تؤثر هذه القاعدة القياسية

تأثيراً جيداً، ستتكفل بذلك التدابير الأخرى الموجودة في سلة التدابير المذكورة. ودعت ورقة العمل الجمعية العمومية إلى التأكيد على أن القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون هي عنصر أساسي من عناصر سلة التدابير وطلبت من المجلس ضمان امتثال لجنة حماية البيئة لالتزامها بالموافقة على قاعدة قياسية تسفر عن تخفيض كبير في الانبعاثات يتجاوز الأعمال المعتادة.

١٧-٢-١٢ ورحبت اللجنة بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع بما في ذلك الاتفاق بشأن قاعدة قياسية للضجيج بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وشجعت أعمالها المقبلة من أجل إعداد قاعدة قياسية للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة وقاعدة قياسية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١٧-٢-١٣ وفي ورقة العمل WP/327، وصف الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) الشواغل الصحية الممكن حدوثها بشأن تعرض موظفي المطارات للجسيمات الدقيقة الصادرة عن عوادم محركات الطائرات ومحركات الديزل بالمطارات، ودُعيت الجمعية العمومية إلى حث الايكاو على توسيع نطاق سياساتها وممارساتها المتصلة بحماية البيئة لكي تشمل حماية صحة الموظفين وسلامتهم، وفقاً لذلك. وشدد الاتحاد على أنه قد تم إنشاء فريق عمل يتكون من مديريين من مطار كوبنهاغن وشركات عاملة في المطار ونقابات عمال تمثل موظفي المطار، وأن هذا الأمر سيشكل نقطة بداية لإجراء المناقشات.

١٧-٢-١٤ وأشار رئيس الجلسة إلى مواصلة الايكاو العمل مع عدد من المنظمات الدولية، بما فيها منظمة الصحة العالمية، بشأن تأثير الطيران على البيئة بجوار المطارات. وأوضح أن لجنة حماية البيئة تنفذ حالياً برنامج عمل لإعداد قاعدة قياسية للتصديق بشأن الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) لمحركات الطائرات وأن الأبحاث جارية للمضي قدماً في فهم تشكل الجسيمات المتطايرة.

١٧-٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/222، قدمت الهند معلومات بشأن مبادراتها لإدارة ضجيج الطائرات في الهند، وطلبت إعداد دراسات بشأن الضجيج وتركيب نظم رصد للضجيج في المطارات الرئيسية، فضلاً عن رسم خطط عمل في المطارات الرئيسية فيما يتعلق بالحدود الدنيا للضجيج وخطط استخدام الأراضي الخاصة بهذه المطارات، وذلك وفقاً لإرشادات الايكاو بشأن النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات.

١٧-٢-١٦ وفي الوثيقة WP/240، وصفت جنوب أفريقيا كيفية حظر الطيران الليلي في أجزاء متفرقة من العالم التي تؤثر على قطاع الطيران العالمي، ودعت الجمعية العمومية إلى ضمان مواصلة قيام الايكاو بدور ريادي في وضع إرشادات للسياسات لتناول مسألة حظر الطيران الليلي. وشجعت الورقة الايكاو على مواصلة رصد ممارسات الدول بشأن حظر الطيران الليلي وتقييم تأثيرها على تشغيل الخدمات الجوية.

١٧-٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/163، أيد اتحاد النقل الجوي الدولي التوصية التي قدمتها لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع التي تفيد بأنه ينبغي على الدول الامتناع عن فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تمتثل للفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر و/أو لقاعدة قياسية جديدة بشأن الضجيج. وعارضت الإيادات أيضاً معارضة شديدة أي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات التي تمتثل للفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى النظر في التعديلات المقترحة إدخالها على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٨، المرفقان (د) و(ه).

١٧-٢-١٨ وفيما يتعلق بحظر الطيران الليلي، فقد أشارت اللجنة إلى أنه قد تمت مناقشة هذا الموضوع في الدورة الماضية للجمعية العمومية، حيث أحيط علماً بتقييم لحظر الطيران الليلي أجرته لجنة حماية البيئة وطلبت الهند إجراء المزيد

من الدراسات في هذا الشأن. ووافقت الجمعية العمومية في دورتها الماضية على إحالة هذا الموضوع إلى المجلس لكي ينظر فيه، وعرضت الهند توفير الموارد اللازمة لإجراء المزيد من الدراسات، مشيرة إلى القيود الخاصة بالموارد لدى الأمانة العامة. ومنذ انعقاد الدورة الماضية للجمعية العمومية، ورهنا بالتمويل المقدم من الهند، فقد واصلت الأمانة العامة العمل في هذا المجال بدعم من المستشارين وتم وضع الصلاحيات، ومع ذلك لم يقدم التمويل حتى الآن. ولقد جرى التوضيح بأن الهند ستنتصل بالأمانة العامة في الوقت المناسب لتقديم الموارد اللازمة لتنفيذ المزيد من الدراسات بشأن حظر الطيران الليلي.

١٧-٢-١٩ وأوصت اللجنة الجمعية العمومية بإعادة التأكيد على التزامها بالنهج المتوازن، والإقرار بعدم تطبيق القيود على التشغيل كحل أول وعدم تطبيق ذلك إلا بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. وأيدت اللجنة التوصية التي قدمتها لجنة حماية البيئة لحث الدول على عدم تطبيق قيود تشغيلية على الطائرات التي لا تمتثل للقاعدة المقترحة لتصديق الضجيج الواردة بالفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، و/أو القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالضجيج، فور اعتماد المجلس لها.

١٧-٢-٢٠ وفيما يتعلق بالتعديلات المدخلة على قرار الجمعية ٣٧-١٨، فقد وافقت اللجنة على جميع التعديلات التي اقترحتها الأمانة العامة بالمرفق بورقة العمل WP/27. وبالإضافة إلى ذلك، وفيما يتصل بالتعديلات التي اقترحتها اتحاد النقل الجوي الدولي في ورقة العمل WP163، فقد وافقت اللجنة على التوصية على أن ترد المقترحات المقترحة إدخالها على المرفق (د) وعلى الفقرة الرابعة من ديباجة المرفق (هـ) بمشروع نص القرار الوارد في المرفق بورقة العمل WP/27.

١٧-٢-٢١ وفي ورقة العمل WP/318، أعربت الأرجنتين عن اقتضاء تيسير تبادل المعلومات والآراء فيما بين الدول في إقليم لا يسهم إسهاماً مباشراً في أعمال لجنة حماية البيئة وأوصت بأن يشجع المجلس المكاتب الإقليمية على الترويج للمبادرات المتنوعة (مثل الحلقات الدراسية وحلقات العمل وغيرها من الاجتماعات المماثلة) لكي تتمكن الدول غير الأعضاء بلجنة حماية البيئة أو غير مراقبين بها من الاستفادة بصورة أكبر من أعمال لجنة حماية البيئة. ورحبت اللجنة بالافتراح وكررت الحاجة إلى مشاركة الدول غير الأعضاء باللجنة في أعمالها.

١٧-٢-٢٢ وفي ورقة العمل WP/348، قدمت فينتام معلومات بشأن مبادراتها من أجل التخفيف من الضجيج والانبعاثات الناجمة عن العمليات الجوية المحلية والدولية.

١٧-٢-٢٣ وافقت اللجنة على توصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

القرار ١/١٧ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٧-١٨، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٧-١٨، يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجدت منذ الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضجيج وانبعاثات محركات الطائرات.

وبالنظر إلى الحاجة إلى إدراج سياسة محددة للايكاو لمعالجة تأثير الطيران على المناخ العالمي (القرار ٣٨-XX: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ)، والشاغل المتزايد بشأن الطيران وتغيير المناخ كجزء من سياسات وممارسات الايكاو المتعلقة بحماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٨-XX: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات بشأن نوعية البيئة
- المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضجيج الطائرات
- المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي يتجاوز ضجيجها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضجيج في المطارات
- المرفق (و) — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

٢- تطلب إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية سياسات وممارسات الايكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.

٣- تعلن أن هذا القرار مع القرار ٣٨-XX / : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، يحل محل القرارين ٣٧-١٨ و ٣٧-١٩.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وأن المادة الرابعة والأربعين 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 إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة بتطبيق تدابير شاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية وإدارة الحركة الجوية والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كان جميع الدول الأعضاء لدى الايكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع إرشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى. ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهماً للنمو والتنمية الاقتصاديين والتجارة والتبادل الثقافي والتفاهم بين الشعوب والأمم في المستقبل، لذلك يجب اتخاذ إجراءات بسرعة لضمان توافقه مع نوعية البيئة وتطوره بطرق تخفف من الآثار الضارة. ولما كانت المعلومات الموثوق فيها وأفضل المعلومات المتوافرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الايكاو ودولها الأعضاء السياسة الخاصة بها.

ولما كانت بقدر ما توجد أوجه ترابط معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضجيج وانبعاثات المحركات، فثمة حاجة للنظر فيها عند تحديد سياسات مراقبة المصادر والتخفيف التشغيلي.

ولما كانت إدارة وتصميم المجالات الجوية يمكن أن يؤدي دوراً في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فردياً أو جماعياً على أساس إقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى مهماً لإحراز تقدم في فهم آثار الطيران على البيئة ومن أجل وضع السياسات الملائمة لمعالجة هذه الآثار.

وإقراراً بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستتيح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تعلن أن الايكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو ودولها الأعضاء بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضجيج الطائرات.

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

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

٢- تشدد على أهمية مواصلة إثبات الايكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة وتطلب إلى المجلس أن يحتفظ بزماد المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣- تطلب إلى المجلس أن يقيم بانتظام الوضع الحالي والمستقبلي لضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.

- ٤- تطلب إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة.
- ٦- تطلب إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضجيج الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية.
- ٧- تدعو الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشاط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة، وتحت الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- تدعو الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الايكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- تشجع المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار.
- ١٠- تحث الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات

و/أو الإرشادات بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضجيج الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، تتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.

ولما كان المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدرا للقلق ويقضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقرارا بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بالتصميم والتكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضجيج ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والإرشادات لضجيج الطائرات وانبعاثات المحركات.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضجيج الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضجيج الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الإقلاع والهبوط والطائرات عمودية الإقلاع والهبوط)، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

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

وحيث أنّ المجلس قد شرع في الأعمال المتعلقة بوضع شروط ترخيص انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛ وترحيبا بالاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن شروط الترخيص لقواعد قياسية عالمية بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات.

ولما كانت الإرشادات السياسية من الايكاو بشأن تدابير معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها قد تم تطويرها وتعديلها ونشرها.

ولما كان المجلس قد اعتمد أهداف تكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض الضجيج وأكاسيد النيتروجين وأهداف تكنولوجية وتشغيلية لخفض حرق الطائرات للوقود.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- ترحب بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضجيج الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١؛
- ٢- ترحب بنظر المجلس في يونيو ٢٠١٣، في القاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضجيج التي من المقرر تطبيقها في ٢٠١٧/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ بالنسبة للطائرات التي يقل وزنها عن ٥٥ طناً؛
- ٣- ترحب بنظر المجلس، في يونيو ٢٠١٣، في القاعدة القياسية الجديدة بشأن الضجيج التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي تعمل بمراوح قلابة؛
- ٤- ترحب بالخطة التي وافق عليها المجلس في يونيو ٢٠١٣ لمواصلة وضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون للطائرات ووضعها في صيغتها النهائية بحلول سنة ٢٠١٦؛
- ٥- تطلب إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القاعدة والتوصيات والإجراءات و/أو الإرشادات التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛
- ٦- ترحب باعتماد المجلس في يونيو ٢٠١٣ الأهداف التكنولوجية متوسطة وطويلة الأجل لخفض ضجيج الطائرات والأهداف التكنولوجية والتشغيلية للحد من استهلاك الطائرات للوقود؛
- ٧- تطلب إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضجيج والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك؛
- ٨- تحث الدول الأعضاء من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حالياً في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة؛
- ٩- تطلب إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة؛

- ١٠- تحث الدول الأعضاء على أن تتابع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الايكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١١- تطلب إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال؛

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على التوصل إلى أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.

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

ولما كانت حدة مشكلة ضجيج 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" لخفض ضجيج الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضجيج الذي وضعته الايكاو يتكون من تحديد مشكلة الضجيج في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضجيج عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضجيج عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضجيج، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضجيج بأقصى فعالية من حيث التكلفة.

ولما كان تقييم الوقع الحاضر والمستقبلي لضجيج الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الايكاو ودولها الأعضاء السياسات العامة.

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

ولما كانت الإرشادات التي أعدتها الايكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضجيج الطائرات (Doc 9829)) قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكاً لضرورة موازنة حلول مشكلات الضجيج مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضجيج المتماثلة في المطارات.

وإدراكاً لإمكانية أن تسفر تدابير معالجة الضجيج عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين، ولا سيما من البلدان النامية.

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

وإدراكاً لأن بعض الدول قد يكون قد وضع سياسات أوسع للسيطرة على الضجيج.

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضجيج بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت قواعد ترخيص الضجيج، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضجيجها يتجاوز مستويات الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضجيجاً، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تناشد جميع الدول الأعضاء في الايكافو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكافو في معالجة مشكلات ضجيج الطائرات؛

٢- تحث الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضجيج، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكافو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقيات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضجيج في مطاراتها الدولية؛

ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضجيج، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:

١) تقدير حجم مشكلة الضجيج في المطار المعني، اعتماداً على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة؛

٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف؛

٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات؛

٣- تشجع الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى خفض الضجيج عند المصدر أو خفضها بأي وسيلة أخرى. مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى؛

ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضجيج، وتطبيق تدابير تخفيف الضجيج في المناطق المتأثرة بالضجيج، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار؛

ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضجيج قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة، مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار؛

(د) وعدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى؛

٤- تطلب إلى الدول القيام بما يلي:

- (أ) العمل المشترك على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان؛
- (ب) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضجيج مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو؛
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية؛

٥- تدعو الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالتخفيف من حدة مشكلة ضجيج الطائرات في الطيران المدني الدولي؛

٦- تطلب إلى المجلس القيام بما يلي:

- (أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضجيج الطائرات؛
- (ب) ضمان تحديث الإرشادات عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول؛

(ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات عمل، على سبيل المثال؛

٧- وتناشد الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الايكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن، حسب الاقتضاء.

المرفق (د)

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

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضجيج الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات على أساس الضجيج، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيوداً تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع، ونفذت أعمالاً أدت إلى التوصية بقاعدة قياسية جديدة لترخيص الضجيج في المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أساس عدم وجوب النظر في سحب جديد للطائرات.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي يتجاوز ضجيجها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر، وفي حين كانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول الأخرى تنتظر في إمكانية تنفيذ هذا السحب.

وإدراكاً لأن الهدف من قواعد الضجيج الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئا اقتصاديا ثقيلا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في البلدان النامية. وبالنظر إلى أن حل المشاكل التي تعزى إلى ضجيج الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين الشواغل المختلفة لكل منها.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات التي يتجاوز ضجيجها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تنتظر في ما يلي:
 - أ) ما إذا كان الاستنفاد الطبيعي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضجيج حول مطاراتها؛
 - ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بال شراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حواجز للإسراع بتحديث الأساطيل؛
 - ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول محدثة لمشكلات الضجيج أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضجيج، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضجيج فيها إزعاجا أكبر؛
 - د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمن معقول؛
- ٢- تحث الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار أعلاه، سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضجيجها يتجاوز المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر على أن تقوم بما يلي:
 - أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا إلى أقاليمها، سحبا تدريجيا على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات؛
 - ب) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيودا على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها للطيران؛
 - ج) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيودا على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حاليا، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١؛
 - د) أن تبلغ الايكاو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة؛
- ٣- تشجع بشدة الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والإقليمي والأقليمي بهدف تحقيق ما يلي:
 - أ) تخفيف تأثير الضجيج على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.

(ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي 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، بموجب شهادة الضجيج الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضجيج المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع أو أي فصل حديث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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 الضجيج ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- تحث الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع 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 للحد من الضجيج في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص ضجيج الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. ولما كان تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، على أنه إجراء بشأن الضجيج يحد أو يقلل من استخدام الطائرة لذلك المطار.

ولما كان المرفق (ج) بهذا القرار قد دعا الدول إلى اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضجيج عند معالجة مشكلات الضجيج في مطاراتها الدولية.

ولما كان من المتوقع أن تحدث تخفيضات أخرى في الضجيج عند المصدر نتيجة اعتماد قواعد قياسية جديدة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ومن خلال أعمال تكنولوجيا تخفيض الضجيج بالأسطول.

ولما كانت إدارة وتخطيط استخدام الأراضي والإجراءات التشغيلية لخفض الضجيج تنفذ بالفعل في مطارات كثيرة، وكانت التدابير الأخرى لتقليل الضجيج قد نفذت على الرغم من استمرار التعديلات العمرانية في حالات معينة.

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضجيج الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر ويتجاوز ضجيجها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر (بالشكل المنصوص عليه في المرفق (د) بهذا القرار) قد اكتمل في بعض الدول، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضجيج الطائرات في بعض المطارات في تلك الدول أن يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ إجراءات أخرى.

ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضجيج الطائرات خلال العقدين المقبلين، وقد بدأت بعض الدول تنظر تبعاً لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة لقواعد الترخيص 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 إلا على أساس النهج المتوازن وإرشادات 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 إلى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.

وتسليما منها بأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الايكاو.

وتسليما منها بأن الايكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وتسليما منها بأن القصد من قواعد الضجيج الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وخصوصا بأن القاعدة الواردة في الفصل الرابع بالملجد الأول من الملحق السادس عشر وأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس هي أمور ينبغي أن تُفهم على أنها قد وُضعت لأغراض الترخيص لا غير؛

وتسليما منها على وجه الخصوص بأن الدول مرتبطة بالتزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة للسيطرة على مشكلات الضجيج في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما 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 بالملجد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

(أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي يتجاوز ضجيجها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالملجد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.

(ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضجيج في المطار المعني وفقا 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 بالملجد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضجيج الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

(أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضجيج حسبما تبين من إجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للملجد الأول من الملحق السادس عشر؛

(ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضجيج في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن؛

(ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلا من سحب الطائرات تماما من 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 إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات؛
- (و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية؛
- (ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة؛
- (ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني؛
- (ط) إبلاغ الأيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة؛

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تمتلك بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضجيج الواردة في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس.

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصراً من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضجيج. ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضجيج الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضجيج. ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل.

ولما كان سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تمثل لقواعد ترخيص الضجيج الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ويتجاوز ضجيجها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في خفض نطاقات الضجيج حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضجيج غير مقبولة، وفي خفض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضجيج.

وبما أن من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية. وإقراراً بأن القاعدة القياسية الجديدة التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضجيجاً. وإدراكاً لأن تنظيم استخدام الأراضي يشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساساً ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

وبالنظر إلى أن الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير خفض الضجيج قد وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) — استخدام الأراضي والقيود البيئية، الذي يحتاج إلى تنقيح من أجل تضمينه الأحكام اللازمة لمراعاة الآثار المترتبة عن الانبعاثات؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول التي ألغت عمليات طائرات الفصل الثاني من مطاراتها، بالصورة المنصوص عليها في المرفق (د) بهذا القرار مع الحفاظ على منافع المجتمعات المحلية بأكبر قدر ممكن، على أن تتفادى حسب الإمكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعديلات في المناطق التي خفض فيها الضجيج.

٢- تحث الدول على أن تكفل أن احتمال خفض مستويات الضجيج الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضجيجاً وممتثلة لقواعد الفصل الرابع على وجه الخصوص لن يتعرض للتقويض من جراء الاستخدام غير الملائم للأراضي أو من جراء التعديلات على الأراضي.

٣- تحث الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال ساحة لتقليل مشكلات ضجيج الطائرات بالتدابير الوقائية:

- (أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضجيج؛
- (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 الضجيج المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الايكاو؛
- (د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعية لاستخدام الأراضي؛
- (هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم عند القراءة بشأن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات؛

٤- وتطلب من المجلس ما يلي:

- (أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول؛
- (ب) وأن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضجيج 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 إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تؤكد من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي 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 وبالإستعانة 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 الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات من الناحية الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.
- ٣- تدعو الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الأيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الأيكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

لما كان هناك قلق متزايد إزاء أثر الطيران على الغلاف الجوي فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي والآثار المرتبطة به على صحة البشر ورفاهيتهم.

ولما كانت أدلة هذا الأثر من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على السطح المحلي ونوعية الهواء الإقليمي أصبحت الآن أكثر إقناعاً.

وإقراراً بأن المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكيد المرتبطة بالتأثير من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على المناخ العالمي.

وإقراراً بأنه توجد أوجه ترابط تتعلق بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتعلقة بالضجيج ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

وإقراراً بأن الأيكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى خفض كبير لتلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي قد شهدت انخفاضاً كبيراً خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز مؤخرًا في الإجراءات التشغيلية مثل عمليات النزول المستمر نتج عنه مزيد من خفض الانبعاثات من الطائرات.

ولما كان تقييم الاتجاهات في انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى من الطيران يبين ازديادًا في قيم الانبعاثات العالمية.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.

وإقرارًا بالتقدم القوي المحرز في فهم آثار المكون غير المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية بينما تستمر الأعمال العلمية والفنية بشأن تقييم المكون المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية على نحو أفضل.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والإقليمي هي جزء من الانبعاثات الإجمالية في المناطق المتأثرة وينبغي النظر فيها في الإطار الأوسع لجميع المصادر التي تسهم في الشواغل بشأن نوعية الهواء.

ولما كانت نوعية الهواء المحلي والآثار الصحية الفعلية لانبعاثات الطيران تتوقف على سلسلة من العوامل من بينها الإسهام في التركيزات الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكامًا تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الأيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الأيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضجيج والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الأيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قرارًا فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيا من تلك الجبايات يجب أن يكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.

ولما كان مجلس الأيكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإذ تلاحظ أن مجلس الأيكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران.

وتلاحظ أن مجلس الأيكاو قد أعد دليلًا إرشاديًا لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

فإن الجمعية العمومية:

١- تطلب من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران من المواد الجسيمية وأكاسيد النيتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد؛

٢- تطلب من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنيًا ومفيدة بيئيًا ومعقولة اقتصاديًا للمضي في خفض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات؛

- ٣- تطلب من المجلس أن يواصل وضع شروط لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية؛
- ٤- تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ ما يلزم من إجراءات للمساعدة على وضع شروط ترخيص الانبعاثات من الجسيمات غير المتطايرة؛
- ٥- تطلب من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضجيج الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي؛
- ٦- تطلب من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النتروجين من الطائرات؛
- ٧- تطلب من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات؛
- ٨- تشجع الدول الأعضاء والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو خفضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الايكاو بها؛
- ٩- ترحب بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات؛
- ١٠- تطلب من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي؛
- ١١- ترحب بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي وتطلب من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات وتحت الدول الأعضاء على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم؛
- ١٢- وتحت الدول الأعضاء على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

- انتهى -