



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

- البند رقم ٢٠ بند جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- البند رقم ٢١ بند جدول الأعمال: حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ
- البند رقم ٢٢ بند جدول الأعمال: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

معايير وسياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة

(مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا))

الموجز التنفيذي

تلعب الإيكاو دوراً قيادياً في التصدي لتأثير الطيران على البيئة. وتضمن معاييرها وسياساتها أن يتم معالجة تأثير الطيران على البيئة بطريقة متماسكة وتضمن درجة عالية من التوحيد في الأنظمة والمعايير والإجراءات المطلوبة لعمل نظام النقل الجوي اليوم بطريقة آمنة ومنظمة وفعالة. وتؤكد هذه الورقة على أهمية عمل الإيكاو بشأن البيئة وتلاحظ بعض مخاوف الأياتا بشأن تنفيذ بعض سياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) التعرف على أهمية سياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة.

(ب) حث الدول على ضمان تنفيذها على المستوى الوطني، ولا سيما في مجالات إدارة ضوضاء الطائرات والرسوم البيئية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ) - "حماية البيئة".
الآثار المالية:	لم يتم طلب أي موارد إضافية.
المراجع:	لا يوجد

¹ النسخة العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من الأياتا.

١ - المقدمة

١-١ تلعب الإيكاو دوراً قيادياً في التصدي لتأثير الطيران على البيئة. وتضمن معاييرها وسياساتها أن يتم معالجة تأثير الطيران على البيئة بطريقة متماسكة وتضمن درجة عالية من التوحيد في الأنظمة والمعايير والإجراءات المطلوبة لعمل نظام النقل الجوي اليوم بطريقة آمنة ومنظمة وفعّالة.

٢-١ لسوء الحظ، أثبتت التجربة الأخيرة أن تنفيذ سياسات الإيكاو المتعلقة بالبيئة على المستوى الوطني والمحلي هو أبعد ما يكون عن الاتساق، مع التأثير السلبي على شركات الطيران، وزبائنهم، والتجارة والاقتصادات المحلية.

٢ - المعايير المتعلقة بثاني أكسيد الكربون والانبعاثات الملوثة غير المتطايرة

١-٢ تعتبر المعايير البيئية للإيكاو وسيلة هامة لتأمين التحسينات التكنولوجية وخلق القدرة على التنبؤ التنظيمي لشركات الطيران. وبالتالي، ترحب الأياتا بشدة باعتماد لجنة حماية البيئة لتوصيات بشأن أول معيار لشهادة انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون للطائرة وأول معيار لشهادة الانبعاثات الملوثة غير المتطايرة لمحركات الطائرات.

٢-٢ ومع ذلك، ترغب الأياتا في التأكيد أيضاً أنه، كما سبق واعترفت بها الجمعية العمومية ولجنة حماية البيئة، ليس المقصود من المعايير البيئية للإيكاو أن تُدخل أو تكون بمثابة أساس لفرض قيود التشغيل أو الرسوم ولكن تم اعتمادها لأغراض الشهادة فقط. ولذلك، فإننا نؤيد بشدة توصية لجنة حماية البيئة في أن تمتنع الدول عن فرض أي قيود تشغيلية أو رسوم للانبعاثات على أساس معيار انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون.

٣ - نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات

١-٣ بينما يُعتبر الحد من الضوضاء عند المصدر هو المفتاح لمعالجة مشاكل الضجيج، تعترف الأياتا أن إجراءات إضافية قد تكون مطلوبة في بعض المطارات. ففي مثل هذه الحالات، تؤكد الأياتا أن تصرفات الدول وسلطات المطار المحلية يجب أن تسترشد بنهج متوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، الذي تمت الموافقة عليه بالإجماع من قبل الجمعية العمومية للإيكاو في عام ٢٠٠١، وأعيد تأكيده في كل جمعية عمومية للإيكاو منذ ذلك الحين. ويوفر النهج المتوازن عملية شفافة لإدارة مشاكل الضجيج التي تم إثباتها على أساس المطار تلو المطار ويعترف أنه يقوم على مبدأ أن الحلول يجب أن تتناسب مع الخصائص المحددة للمطار المعني.

٢-٣ على الرغم من الدعم بالإجماع للنهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات في الإيكاو، لسوء الحظ لم يكن تنفيذه يتسق في جميع الدول الأعضاء ولا يزال يتم اعتماد بعض الإجراءات المتعلقة بالضوضاء دون تحليل مسبق لمختلف التدابير المتاحة ودون عملية شفافة.

٣-٣ وبالتالي تعتقد الأياتا أنه من المهم أن تذكر الجمعية العمومية الدول اعتماد نهج متوازن لإدارة ضوضاء الطائرات واتخاذ التدابير المناسبة لضمان تنفيذها من قبل السلطات الإقليمية والمحلية. كما ترى الأياتا أن المجلس يجب أن يلعب دوراً هاماً في تعزيز استخدام نهج متوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، على سبيل المثال من خلال ورش العمل والاتصالات المستهدفة الأخرى.

٤ - القيود التشغيلية للضوضاء

١-٤ تشعر الأياتا بالقلق حيال زيادة القيود التشغيلية في المطارات في جميع أنحاء العالم، ولا سيما أنه في العديد من المطارات لم تُستغل القدرة على تحسين بيئة الضوضاء من خلال تخطيط وإدارة أفضل لاستخدام الأراضي بالقدر الكافي.

٢-٤ تترك القيود الليلية آثاراً سلبية على شركات الطيران وزيائنها إذ أنها تحد من القدرة على جدولة الرحلات على النحو الأمثل وتسهل الربط للمسافرين. وتؤدي مثل هذه القيود أيضاً إلى زيادة المعوقات الحالية المفروضة على القدرات ويمكن أن يؤدي إلى ازدحام إضافي خصوصاً في المساء والصباح الباكر.

٣-٤ كما يمكن للقيود التشغيلية الخاصة بالطائرات أن تؤثر سلباً على شركات الطيران عن طريق تعريض إمكانيتها لاستخدام الطائرات الأنسب لخدمة السوق في مطار معين للخطر. ونتيجة لذلك، قد يؤدي تقييد التشغيل إلى استخدام قدرة المطار بشكل أقل من الأمثل وارتفاع تكاليف التشغيل.

٤-٤ حيثما تستهدف القيود التشغيلية سحب أو التخلص التدريجي من الطائرات المعتمدة وفقاً لمعايير شهادة الإيكاو، فإنها تقوض دور المعايير الدولية في تأمين درجة عالية من التجانس والاستقرار في التنظيمات. وبالنظر إلى الطابع الدولي للنقل الجوي والعمر الطويل للطائرات، ينبغي أن تضمن شركات الطيران أن الطائرات المعتمدة وفقاً لكافة المعايير المعمول بها يمكن أن تعمل في جميع أنحاء العالم مدى عمرها بالكامل.

٥-٤ لذلك، تعارض الأياتا بشدة أي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات التي تتوافق مع معايير شهادة الضوضاء في المجلد ١، الفصل ٣ من الملحق ١٦ وتدعم طلب الدول بعدم السماح بإدخال أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات التي تتوافق، إما من خلال إصدار شهادات أصلية أو إعادة إصدار الشهادات، مع معايير الضوضاء في المجلد الأول، الفصل ٤ و ١٤ من الملحق ١٦.

٥ - الرسوم المتصلة بالبيئة

١-٥ في السنوات الأخيرة، استهدفت الحكومات الوطنية والسلطات المحلية على نحو متزايد النقل الجوي كمصدر للدخل، مؤكدة المخاوف البيئية كمبرر. وكثيراً ما أدخلت هذه الرسوم في شكل ضرائب ولم يتم تطبيق الإيرادات لتخفيف الأثر البيئي للطيران أو، في أحسن الأحوال، إلا بنسبة هامشية.

٢-٥ تشعر الأياتا بالقلق بشأن انتشار مثل هذه الضرائب لأنها تزيد العبء الإداري والمالي على شركات الطيران دون معالجة الأثر البيئي للطيران بطريقة فعالة من حيث التكلفة. وعلى وجه الخصوص، لم تثبت فعالية الرسوم كحواجز لإدخال طائرات أنظف وأكثر هدوءاً حيث أن خيارات الأسطول تتم في المقام الأول حسب احتياجات السوق، وعملية تجديد الأسطول الطبيعية واعتبارات أخرى مثل القدرة والكفاءة في استهلاك الوقود.

٣-٥ في الواقع، إن الأثر الرئيسي للضرائب هو زيادة التكلفة الإجمالية للنقل الجوي وعدم التشجيع على استخدامه. وفيما تقل الحركة الجوية، تُعاق الفرص الاقتصادية التي يوفرها النقل الجوي، مع آثار تمتد في سلسلة توريد النقل الجوي وفي القطاعات التي تعتمد بشكل خاص على الطيران، وخاصة السياحة.

٤-٥ لذا تؤكد الأيادات على أهمية تطبيق سياسات الإيكاو القائمة بشأن الرسوم البيئية وتعتقد أن أي ضريبة بيئية ينبغي أن تُدرج على شكل رسم بدلاً من الضريبة وأنه يجب تطبيق الأموال التي تمّ جمعها، في المقام الأول، لتخفيف الأثر البيئي للطيران.

٥-٥ تؤكد الأيادات أيضاً أن على الدول الأخذ في الاعتبار توجيه السياسات التي وضعتها الإيكاو للدول الأعضاء بشأن الرسوم^٢ في تصميم وتنفيذ الرسوم المتعلقة بالبيئة.

٦- الخلاصة

١-٦ ترى الأيادات أنه ينبغي معالجة تأثير الطيران على البيئة من خلال معايير وسياسات متماسكة ومتجانسة. وقد ساهم عمل الإيكاو على حماية البيئة إلى حد كبير في ذلك، ولكن لا بد من تعزيز تنفيذ بعض سياسات الإيكاو على المستوى الوطني من أجل تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي بطريقة آمنة ومنظمة.

٢-٦ لذلك تدعو الأيادات الجمعية العمومية إلى:

أ) التعرف على أهمية سياسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة و

ب) حث الدول على ضمان تنفيذها على المستوى الوطني، ولا سيما النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات وسياسات الإيكاو بشأن الرسوم البيئية.

- انتهى -

^٢ الوثيقة (Doc 9082) - "سياسات الإيكاو بشأن الرسوم للمطارات وخدمات الملاحة الجوية".