



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٠ من جدول الأعمال: حماية البيئة - ضوضاء الطائرات - السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

اقترح إنشاء منبر بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء

(مقدمة من جمهورية كوريا)

(تنقيح رقم ١)

الموجز التنفيذي

من بين سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات، تتيح الرسوم المرتبطة بالضوضاء على وجه التحديد للدول الأعضاء فرض رسوم على المطارات والمستخدمين لاسترداد التكاليف التي ترتبت عليها من جراء تنفيذ تدابير التخفيف من حدة الضوضاء أو درئها.

والدول الأعضاء هي حالياً في صدد اعتماد وفرض رسوم مرتبطة بالضوضاء بأساليب متنوعة. ونظراً إلى تطور القدرات في مجال تصنيع الطائرات، أصبحت العلاقة بين الحد الأقصى للوزن عند الإقلاع والضوضاء أقل شأناً، وبالتالي فإن جمهورية كوريا هي حالياً في صدد تعديل لوائحها الوطنية بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء للاستجابة إلى التغيير السريع الذي يطرأ على بيئة الطيران.

وتمثل الرسوم المرتبطة بالضوضاء اعتبارات أساسية فيما يتعلق بالتخفيف من حدة الضوضاء ومنح الإعانات المالية للمقيمين، وإدارة شركات الطيران، والشروع في استخدام طائرات منخفضة الضوضاء. وفي هذا الصدد، تقترح جمهورية كوريا على الإيكاو تقديم منبر بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بمحتويات هذه الورقة؛

(ب) الموافقة على الاقتراح الوارد في الفقرتين ٢-٩ و ٢-١٠.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ): "حماية البيئة"
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	الوثيقة (Doc 9829) - "إرشادات النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات" الوثيقة (Doc 9082) - "سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" الوثيقة (Doc 7100) - "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية"

١ - المقدمة

- ١-١ حققت جمهورية كوريا نمواً ملحوظاً في قطاع الطيران بالنسبة إلى الفترة القصيرة التي استغرقتها هذا النمو. ووفقاً لتقرير المجلس الدولي للمطارات لعام ٢٠١٤، صنفت جمهورية كوريا في المرتبة الثامنة من حيث العدد الإجمالي لحركة الركاب على الصعيد الدولي وفي المرتبة الرابعة من حيث الحركة الجوية للشحن الجوي.
- ٢-١ وعلى وجه الخصوص، وعلى مدى العقد الماضي، ظهر خمسة ناقلون منخفضو التكاليف (شركات الطيران جيجو، وبوسان، تي واي، وجين، وإيستار جت) في أسواق الطيران في تنافس مع شركات الطيران الكبرى مثل الخطوط الجوية الكورية وشركة الطيران آسيانا. ونتيجة لذلك، حصل هؤلاء الناقلون منخفضو التكاليف على أكثر من ٥٠ في المائة من حصة السوق المحلية كما أن جمهورية كوريا تشهد زيادة في حركة النقل الجوي الدولي تطال عدة مناطق في كوريا.
- ٣-١ وفي إطار الاستجابة للتغيير السريع الذي تشهده بيئات الطيران، تعترف جمهورية كوريا إدراج اللوائح المعدلة بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء.
- ٤-١ ومع ذلك، وفي إطار اعتماد كل دولة من الدول الأعضاء نظام الرسوم المرتبطة بالضوضاء الخاص بها والمبادئ التوجيهية غير الكافية بشأن المعايير والتوصيات الصادرة عن الإيكاو، تواجه جمهورية كوريا صعوبات في تطبيق النموذج الملائم للرسوم المرتبطة بالضوضاء لتيسير التغيير السريع الذي يطال بيئة الطيران.
- ٥-١ وتعتقد جمهورية كوريا أن المسألة التالية ستثار لاحقاً بين الدول الأعضاء، وعلى هذا النحو تعترف جمهورية كوريا استحداث نظام محلي للرسوم المحلية المرتبطة بالضوضاء والتصدي للتحديات المحتملة.
- ٦-١ وهكذا، تقترح جمهورية كوريا مناقشة التحديات الحالية والتحسينات الجارية فيما يتعلق بنظام الرسوم المرتبطة بالضوضاء.

٢ - المناقشة

- ١-٢ قامت حكومة جمهورية كوريا، منذ عام ١٩٩٣، بفرض رسوم مرتبطة بالضوضاء في خمسة مطارات إقليمية معنية (كيمبو وجيمهاي وجيجو وأولسان، وبوسو) بحسب ست فئات تجري جبايتها بسبل مختلفة وفقاً لمستوى الضوضاء الناجمة عن الطائرات.
- ٢-٢ وأدرجت، في جمهورية كوريا، الرسوم المرتبطة بالضوضاء في رسوم الهبوط في كل المطارات ويتم تحديد رسوم الهبوط المترتبة على كل طائرة استناداً إلى الحد الأقصى للوزن عند الإقلاع. وتُحسب الرسوم المرتبطة بالضوضاء في حدود ٣٠ في المائة من الحد الأقصى للوزن عند الإقلاع لكل طائرة. (ملاحظة: وفقاً للإحصاءات التي أجرتها بوينغ اعتباراً من عام ٢٠١٣، خضعت نسبة ٢٠ في المائة من المطارات التي شملتها الدراسة الاستقصائية، وعددها ٦٥١ مطاراً، إلى تطبيق نظام الرسوم المرتبطة بالضوضاء).
- ٣-٢ ومع زيادة الحركة الجوية بفعل نمو الناقلين منخفضي التكاليف واجتذاب شركات الطيران الدولية الإضافية، تتوضح التغييرات في معدل الرسوم المرتبطة بالضوضاء، خلافاً لما كان الأمر عليه في الماضي حيث كانت معظم الطائرات في جمهورية كوريا تندرج في نطاق فئة الطائرات من ٥ إلى ٦.
- ١-٣-٢ ومع اعتراف الإيكاو إضافة الفصل الجديد الخاص بالطائرات المقرر في عام ٢٠١٧، أصبح من غير الوارد لجمهورية كوريا أن تتجاوز تعديل النظم واللوائح الحالية الخاصة بالرسوم المرتبطة بالضوضاء.

٤-٢ وسعيًا إلى تشجيع قطاعات الطيران على امتلاك طائرات منخفضة الضوضاء في المستقبل وتأمين الإيرادات التي تحتاجها من أجل برامج الدعم الموجهة إلى المجتمعات المتأثرة سلباً في المناطق المجاورة للمطارات، فإن جمهورية كوريا هي حالياً في صدد إدخال تعديلات على النظم واللوائح التي تتناول الرسوم المرتبطة بالضوضاء.

٥-٢ والتزمت جمهورية كوريا بالقيود الرامية إلى تصنيف أثر الضوضاء المباشر في النظام الحالي لفرض الرسوم والمرتبطة برسوم الهبوط والذي يحدده الحد الأقصى للوزن عند الإقلاع لكل طائرة (المرفق (أ)).

٦-٢ واعتمدت كل دولة من الدول الأعضاء قواعد قياسية متنوعة بشأن فرض الرسوم المرتبطة بالضوضاء والمستندة إلى وزن الطائرة، ورسوم الهبوط، والمستوى الفعلي للضوضاء المحسوسة بالديسيبل (EPNdB)، والأساليب المختلطة. كما تم تصنيف مستوى الضوضاء بأساليب متنوعة تركز على مستوى واحد، والفصل الخاص بالإيكواو، والمستوى الفعلي للضوضاء المحسوسة بالديسيبل (EPNdB)، وغيرها.

١-٦-٢ وتعتمد كل دولة من الدول الأعضاء فرض رسوم مرتبطة بالضوضاء لأهداف مختلفة واتباع نظم متنوعة.

٧-٢ ويُعتبر القسم الثاني-٤ من وثيقة الإيكواو (Doc 9082) الذي يتناول المبادئ التوجيهية للرسوم المرتبطة بالضوضاء غير كافٍ. "ينبغي ألا تفرض الرسوم المرتبطة بالضوضاء إلا في المطارات التي تعاني من مشكلات في الضوضاء، وينبغي أن يكون الهدف من هذه الرسوم استرداد ما لا يزيد على التكاليف المرتبطة بالتخفيف من حدة هذه المشكلات أو منعها." وفيما يتعلق بما هو مذكور أعلاه، يقتضي الأمر إعداد مبادئ توجيهية لوضع قواعد قياسية مفصلة ومحددة.

٨-٢ وفي هذا الصدد، تواجه الدول الأعضاء بما فيها جمهورية كوريا تعقيدات في رسم السياسات بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء.

٩-٢ وتقترح جمهورية كوريا أن تتبادل الدول الأعضاء التجارب والأفكار فيما بينها بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء الأمر الذي يفضي إلى استخلاص أفضل الممارسات الواجبة التطبيق وتطلب من الإيكواو استعراض الجانب العملي وإظهاره في نهاية المطاف بوصفه ممارسة موصى بها بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء في المستقبل.

١٠-٢ وتقترح جمهورية كوريا على الإيكواو أن توزع على الدول الأعضاء "نشرة" إلكترونية، أي منبراً على موقع الإيكواو الإلكتروني الرسمي حيث تتمكن الدول الأعضاء من أن تتبادل الأفكار والسياسات بحرية من أجل التوصل إلى تعزيز المبادئ التوجيهية للإيكواو.

٣ - الخلاصة

١-٣ تعترف جمهورية كوريا، من خلال هذه المبادرات، مواصلة مساهمتها في تعزيز القواعد القياسية الدولية بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء وتبادل المعارف والتجارب الخاصة بها مع الدول الأعضاء في إطار تطبيق السياسات العملية بشأن الرسوم المرتبطة بالضوضاء وذلك من أجل التوصل إلى تحقيق المبادئ التوجيهية الفعالة للإيكواو.

٢-٣ وتدعو جمهورية كوريا الدول الأعضاء التي تواجه أيضاً صعوبات في تنظيم رسوم الضوضاء إلى دعم المبادرات التالية.

APPENDIX A

MTOW-EPNdB Diagram for Aircraft in service at the ROK Airports

