



الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن

البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البندين ٢٠ و ٢١ من جدول الأعمال (القسم الخاص بالأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي) مقدّمة من أجل عرضها على نظر اللجنة التنفيذية.

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

١-٢٠ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثانية، في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير عن التقدم الذي أحرزه المجلس في الأعمال الفنية للمنظمة عن ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات وتغير المناخ (ورقات العمل WP28 و WP51 و WP55 والتصويب رقم ١). وبناء على تقارير التقدم المحرز هذه، نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراحات المجلس لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧، بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (ورقة العمل ٤٨ والتصويب رقم ١). بالإضافة إلى ثمة ١١ ورقة عمل قمتها الدول والجهات المراقبة WP/91 و WP/152 و WP/156 و WP/170 و WP/210 (Revision No 1) و WP/223 و WP/225 و WP/250 (Revision No1) و WP/429 و WP/430 و WP/447.

٢-٢٠ أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

١-٢-٢٠ قَدَّم المجلس تقريراً (WP/51) بشأن التقدم الذي أحرزته الإيكو منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن المسائل المتصلة بالطيران المدني والبيئة، بما في ذلك أنشطة الأمانة العامة والأعمال التي اضطلعت بها لجنة حماية البيئة والتعاون مع منظمات أخرى. وقدمت الورقة تفاصيل بشأن اتفاق الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة بشأن مجلد ثالث جديد للملحق السادس عشر لوضع قاعدة قياسية جديدة مقترحة لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمحركات الطائرات ومجلد ثاني مقترح للملحق السادس عشر بشأن قاعدة قياسية جديدة للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات. وتتضمن ورقة العمل WP/51 أيضاً تفاصيل بشأن الوثيقة Doc 9184 المحدثة - "دليل تخطيط المطارات"، الجزء ٢، "استخدام الأراضي والمراقبة البيئية"، وهو كتاب دوري جديد عن مشاركة المجتمع في إدارة الشؤون البيئية ولمحة عامة عن الفوائد المترتبة على تنفيذ الحزمة صفر من حزم التحسينات في منظومة الطيران. وتضمنت الورقة آخر التطورات بشأن عمل الإيكو المتعلق بضوضاء الطائرات، بما في ذلك العمل المستمر بشأن وضع قاعدة قياسية لضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت من أجل طائرات المستقبل. وقدمت تفاصيل عن التعاون الوثيق مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والمشاركة في عملية إعداد أهداف التنمية المستدامة. وجرى إبراز أن المجلس قد وافق على جميع توصيات الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة، ويجري التشاور مع الدول بشأن التعديلات المقترحة إدخالها من المجلدين الأول والثاني والطبعة الأولى الجديدة من المجلد الثالث من الملحق السادس عشر. وأقرت اللجنة بالتقدم الهام الذي أحرزته الإيكو في معالجة آثار الضوضاء ونوعية الهواء المحلي والانبعاثات العالمية، وشددت على أهمية هذا العمل الفني.

٣-٢-٢٠ وحسب ما طلبته الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية، قدم المجلس ورقة العمل WP/55 والتصويب رقم (١)، التي تقدّم تقريراً عن تقييم الاتجاهات البيئية الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للتأثير الحالي والمستقبلي لضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات. وبحلول عام ٢٠٤٠، من المتوقع أنه على الرغم من زيادة مرتقبة بواقع ٤,٢ ضعف في الحركة الجوية الدولية، فمن المتوقع أن يزداد استهلاك الوقود من ٢,٨ إلى ٣,٩ أضعاف فقط خلال نفس الفترة. وفيما يتعلق بأنواع الوقود البديل المستدام، توجد شكوك كبيرة في التنبؤ بإسهام استخدامها في الأجل الطويل، غير أنه بالاستناد إلى سيناريوهات قيمتها لجنة حماية البيئة، يمكن في عام ٢٠٥٠ الوفاء بالطلب عليها بنسبة تبلغ ١٠٠ في المائة من وقود الطائرات النفاثة للطيران الدولي. وفي هذا السيناريو، المستند إلى افتراضات التحليل، يمكن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصافي بنسبة ٦٣ في المائة. وسيعتمد إنتاج أنواع الوقود البديلة في المستقبل إلى حد كبير على السياسات والحوافز القائمة لمثل هذه الأنواع من

الوقود، وكذلك على الفعالية البيئية والاقتصادية لاستخدامها. وقد قامت لجنة حماية البيئة أيضاً بتحديث الاتجاهات للاتجاهات للاتجاهات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وضوضاء الطائرات. وفي جميع الحالات، تدل الاتجاهات على أنه من المتوقع أن تستمر انبعاثات محركات الطائرات وضوضاء الطائرات في التزايد في المستقبل، ولكن بمعدل أبطأ من النمو في الحركة. وفي حالة ضوضاء الطائرات فإنه، بحلول عام ٢٠٣٠، قد لا تعود ضوضاء الطائرات للنمو مع زيادة في الحركة، في ظل سيناريو تقاؤلي للتكنولوجيا والتحسين التشغيلي.

٢٠-٢-٤ وأقرت اللجنة بأهمية وجود قاعدة معلومات واحدة قوية من أجل المناقشة واتخاذ القرار بشكل سليم. وأوصت اللجنة بإقرار الاتجاهات البيئية كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية، مع إخطار الجمعية العمومية القادمة بالمستجدات في هذا الشأن. كما حثت اللجنة الدول على تقديم البيانات دعماً لطلب الجمعية العمومية بالإبلاغ عن انبعاثات الطيران.

٢٠-٢-٥ ونظرت اللجنة أيضاً في ورقة العمل WP/28، التي قدمت تقريراً بشأن الأنشطة المتعلقة ببرنامج الإيكاو للمساعدة الفنية، الذي يغطي جميع الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بما في ذلك حماية البيئة. وأدرجت في الورقة معلومات عن المساعدة المتصلة بالبيئة ومبادرات بناء القدرات، مثل شراكات الإيكاو مع الاتحاد الأوروبي وكذلك مع برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومرفق البيئة العالمية.

٢٠-٢-٦ وفي ورقة العمل WP/48 والتصويب رقم (١)، قدم المجلس اقتراحاً لنتقيح قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧، "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي"، في ضوء التطورات منذ الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية. وتنشأ التتحيحات بشكل رئيسي عن أنشطة الأمانة العامة والعمل الذي تضطلع به لجنة حماية البيئة.

٢٠-٢-٧ وفي ورقة العمل WP/91 التي عرضتها سويسرا، أكدت سلوفاكيا، نيابةً عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أن أوروبا اعتمدت نهجاً شاملاً لتخفيف الآثار البيئية للطيران الدولي، وتدعم بقوة الجهود المستمرة داخل الإيكاو كجزء من هذا النهج. وأقرت الورقة وأيدت الأعمال الهامة التي تضطلع بها لجنة حماية البيئة وضرورة أن تعمل اللجنة المذكورة بطريقة حرة وشاملة وشفافة. وأبرزت الورقة أهمية إعطاء الأولوية لتنفيذ القواعد القياسية التي أوصى بها الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات وتركيز كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من محركات الطائرات، فضلاً عن المزيد من التطوير للقاعدة القياسية الخاصة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة.

٢٠-٢-٨ وفي ورقة العمل WP/225 قدمت غواتيمالا، نيابةً عن الدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، معلومات عن التطورات بشأن البيئة والطيران المدني. وشملت تفاصيل بشأن توحيد الرؤى والمبادئ التوجيهية المتصلة بالبيئة والطيران المدني في أمريكا اللاتينية من مختلف منظمات الطيران المدني. ودعت الورقة الجمعية العمومية إلى مراعاة الاستراتيجيات والرؤية البيئية لإقليم أمريكا اللاتينية في الوثائق التي تقوم الإيكاو بإعدادها، ودعت الجمعية العمومية إلى أن تطلب وجود مستوى أعلى من التمثيل في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالنسبة للدول الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

٢٠-٢-٩ وأبرزت كندا في ورقة العمل WP/170 التقدم الذي تم إحرازه في الأداء ووظائف أنظمة الملاحة التي مكنت من تحقيق عمليات طيران تتسم بكفاءة أكبر، مما خلق فرصاً لخفض انبعاثات غازات الدفيئة والضوضاء. وعلى أية حال، عادة ما تؤدي هذه التحسينات في محيط المطارات إلى التركيز المتصور للضوضاء نتيجة اتباع المزيد من الطائرات لنفس المسارات في عملية الاقتراب. وناشدت ورقة العمل الدول لأن تقدم البيانات بشأن الآثار الناتجة عن الضوضاء في محيط المطارات، كما

دعت الجمعية العمومية إلى أن تصدر توجيهاً إلى المجلس بوضع نهج عملي لموازنة انبعاثات الغازات الدفيئة والآثار الناتجة عن الضوضاء عند تنفيذ إجراءات الملاحاة القائمة على الأداء.

١٠-٢-٢٠ وتحديثت جمهورية كوريا في ورقة العمل WP/250 (التتقيح رقم ١) عن تجربة فرض رسوم خاصة بالضوضاء في مطاراتها وأبرزت غياب التوحيد في هذا المجال ضمن الدول الأعضاء في الإيكاو. واعتبرت جمهورية كوريا المبادئ التوجيهية الحالية للإيكاو حول الرسوم الخاصة بالضوضاء مبادئ غير كافية وطلبت أن تقوم الدول الأعضاء بتبادل أفضل الممارسات على موقع الإيكاو الإلكتروني من أجل تعزيز المبادئ التوجيهية للإيكاو في المستقبل. واقترحت في الورقة أن تقوم الإيكاو بمراجعة توصياتها بخصوص الرسوم المتعلقة بالضوضاء وأن تقوم بتوزيع "نشرة" على الدول الأعضاء عبر موقع الإيكاو الإلكتروني الرسمي حتى تتمكن الدول الأعضاء من تبادل الأفكار والسياسات بحرية من أجل تحسين المبادئ التوجيهية للإيكاو.

١١-٢-٢٠ وفي ورقة العمل WP/210 (التتقيح رقم ١)، أقرت الولايات المتحدة بالتقدم الذي تم إحرازه في مجال الحد من الضوضاء والآثار السلبية على جودة الهواء المحلي من خلال إعداد السياسات والقواعد، وشجعت الدول الأعضاء على الامتناع عن فرض قيود تشغيلية على أساس قواعد الإيكاو القياسية لترخيص مستوى الانبعاثات البيئية. كما شجعت الدول على اتباع النهج المتوازن لإدارة ضجيج الطائرات. ورحبت الورقة بالتوصية المقدمة من لجنة حماية البيئة (CAEP) فيما يخص تحويل خط حدّ الرقم الدخاني المنصوص عليه في القاعدة القياسية الخاصة بالترخيص إلى قاعدة قياسية خاصة بانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة الناجمة عن محركات الطائرات، وإقرار ذلك كخطوة أخرى نحو خفض انبعاثات الطيران عند المصدر. كما شجعت الولايات المتحدة الدول الأعضاء على مواصلة السعي إلى توشي المزيد من الصرامة فيما يخص القاعدة القياسية الخاصة بانبعاثات الجسيمات الدقيقة الناتجة عن محركات الطائرات بحلول انعقاد الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في عام ٢٠١٩. كما أيدت الولايات المتحدة الأمريكية فكرة إضافة انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة الناجمة عن محركات الطائرات إلى البحث التكنولوجي للجنة حماية البيئة وإلى عملية تحديد الأهداف في هذا الشأن.

١٢-٢-٢٠ وفي ورقة العمل WP/152، رحب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) باعتماد لجنة حماية البيئة للتوصيات المؤدية إلى وضع أول قاعدة قياسية لترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرة وأول قاعدة قياسية للجسيمات غير المتطايرة لمحركات الطائرات. وأكد الاتحاد على ضرورة الحفاظ على الغرض الأصلي لقواعد الإيكاو القياسية، كما حث الدول على الإحجام عن فرض أي قيود تشغيلية أو رسوم للانبعاثات على أساس قاعدة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وحول موضوع ضوضاء الطائرات، أكد الاتحاد على ضرورة اتباع نهج متوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، وأعرب عن معارضته الشديدة لأي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات المطابقة لأحكام الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ودعم الطلب الموجه إلى الدول بعدم السماح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات المطابقة لأحكام الفصلين الرابع والرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

١٣-٢-٢٠ وأقرت اللجنة ورقات العمل الخمس (156 و 223 و 429 و 430 و 447) المقدمة كورقات معلومات، ولم تُعرض في الاجتماع، ولكن تتلخص فيما يلي:

١٤-٢-٢٠ قدمت الأرجنتين في ورقة العمل WP/156 تفاصيل عن اقتراحها الخاص بإعداد دورة في إطار برنامج تدريب تدريب المتقدم تركز على إجراءات الحد من ضوضاء طائرات هليكوبتر. وستعتمد هذه الدورة التدريبية على الخبرة التي استقاها الجيش الأرجنتيني من خلال عملياته في أنتاركتيكا، وهي منطقة محمية بيئياً، وعلى فوائد إجراءات الحد من الضوضاء بالنسبة للعمليات التي يتم القيام بها في المناطق الحضرية المكتظة بالسكان. ويهدف هذا البرنامج التدريبي إلى تحقيق الاستفادة القصوى من إجراءات الحد من الضوضاء من طرف طواقم طائرات هليكوبتر من خلال الممارسة الفعالة لمثل هذه الإجراءات، كما سيتضمن أيضاً الجوانب النظرية المرتبطة بالضوضاء الناتجة عن طائرات هليكوبتر.

٢٠-٢-١٥ وقدمت إندونيسيا في ورقة العمل WP/223 تفاصيل عن تنفيذ الأحكام المرتبطة بالترخيص في الجزء الأول من الملحق السادس عشر ضمن إطارها التنظيمي الوطني عبر مرسوم وزارتي. كما قدمت معلومات عن مبادرتها الجارية لإصدار شهادات الضوضاء لأسطولها الوطني الإندونيسي، حيث تم حتى الآن تقديم ١١١٩ شهادة ضوضاء من طرف المديرية العامة للطيران المدني.

٢٠-٢-١٦ وفي ورقة العمل WP/429، قدم المجلس الدولي للمطارات معلومات عن تعاونه الفعال مع هيئات أخرى في قطاع الطيران ومع الإيكو فيما يتعلق بحماية البيئة على النحو الوارد في القرارات التي تم الاتفاق عليها في الجمعية العمومية للمجلس في سبتمبر ٢٠١٦. وبالإضافة إلى ذلك، عرض المجلس المشاريع التي يقوم بها من أجل مساعدة المطارات على التصدي بفعالية للآثار البيئية للأنشطة، بما في ذلك اعتماد المطارات من حيث الكربون وأدوات الإبلاغ عن الكربون والانبعاثات واستخدام الطاقة المتجددة المستدامة بالمطارات.

٢٠-٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/430، أوضحت جمهورية كوريا، استناداً إلى التوجيهات الواردة في وثيقة الإيكو Doc 9829 الخاصة بالنهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، أنها تقوم حالياً بتنفيذ سياسات الحد من الضوضاء عند المصدر وتخطيط استخدام وإدارة الأراضي والإجراءات التشغيلية للحد من الضوضاء وقيود التشغيل على الطائرات. وحددت جمهورية كوريا ستة مطارات إقليمية يلزم فيها الحد من الضوضاء عند المصدر وتحتاج للمراقبة الحكومية. وتقوم ثلاثة من هذه المطارات بتنفيذ إجراءات تشغيلية للحد من الضوضاء. وتقوم الحكومة بتقديم المساعدة للمجتمعات المتأثرة بضوضاء الطائرات كما قامت بإنشاء مؤسسة تتولى المشاورات مع الجهات المعنية. وتود جمهورية كوريا الاطلاع على أفكار الدول الأعضاء في الإيكو والحصول على المشورة بشأن معالجة الضوضاء.

٢٠-٢-١٨ وفي ورقة العمل WP/447، قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل تفاصيل حول بحث جديد بشأن تلوث الهواء في المطارات ومصادر التلوث وتعرض الموظفين للجزيئات المتناهية الصغر وإجراءات الحد من التلوث. واقترح في الورقة اشتراك أحكام "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المتعلقة بحماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" على تلوث الهواء الناتج عن محركات الديزل. كما عرض الاتحاد أيضاً توفير خبراته ومعرفته في إطار أعمال الإيكو.

٢٠-٢-١٩ ورحبت اللجنة بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية البيئة في اجتماعها العاشر، بما في ذلك الاتفاق على القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات الواردة في المجلد الثالث الجديد من الملحق السادس عشر، والقاعدة القياسية المقترحة الجديدة للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات (nvPM) من أجل المجلد الثاني من الملحق السادس عشر. ودعت اللجنة إلى إعطاء الأولوية لتنفيذ هاتين القاعدتين القياسيتين، فضلاً عن مواصلة العمل على إعداد قواعد قياسية في المستقبل لكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات.

٢٠-٢-٢٠ وأحاطت اللجنة علماً بالمسائل المرتبطة بعضوية لجنة حماية البيئة التي أثرت لزيادة مشاركة الدول الأعضاء من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وأوصت بأن ذلك شأن يتصل بالمسائل الإدارية الخاصة بلجنة حماية البيئة، وينبغي معالجتها عن طريق المجلس.

٢٠-٢-٢١ وفيما يتعلق بالعمل على موازنة انبعاثات غازات الدفيئة وآثار الضوضاء عند تنفيذ إجراءات الملاحة القائمة على الأداء، أقرت اللجنة بأن الترابط بين مختلف الآثار البيئية هو أحد المبادئ الرئيسية التي تراعى في أعمال لجنة حماية البيئة، وأن لجنة حماية البيئة مدعوة إلى مواصلة هذه الأعمال بمزيد من البيانات التي ينبغي أن تقدمها الدول.

٢٠-٢-٢٢ وأحاطت اللجنة علماً بأن ثمة معلومات عن الرسوم المتعلقة بالضوضاء في وثائق مختلفة صادرة من الإيكاو (على سبيل المثال الوثيقة Doc 7100 - تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، والوثيقة Doc 9082 - سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، والوثيقة Doc 9184 - دليل تخطيط المطارات)، وأن قاعدة البيانات الخاصة بالرسوم المتعلقة بالضوضاء يمكن الاطلاع عليها أيضاً عبر موقع الإيكاو الإلكتروني الخاص بالبيئة. وأوصت اللجنة بأن يُطرح على لجنة حماية البيئة مقترح باستعراض توصيات الإيكاو الخاصة بالرسوم المتعلقة بالضوضاء للنظر فيه.

٢٠-٢-٢٣ وأوصت اللجنة بأن تؤكد الجمعية العمومية التزامها بالنهج المتوازن، مع الاعتراف بأنه لا ينبغي تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وإنما بعد النظر في كل عنصر من العناصر الأخرى. ومع التسليم بذلك، فقد سلطت بعض الدول الضوء على فائدة فرض بعض القيود التشغيلية في ظل ظروف محلية محددة. كما لوحظ أن تطبيق بعض القيود التشغيلية قد يؤدي إلى تحويل مشاكل الضوضاء من دولة إلى أخرى.

٢٠-٢-٢٤ وانفقت اللجنة على توصية الجمعية العمومية بأن تعتمد القرار التالي:

القرار ١/٢٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضجيج ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٨-١٧، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٨-١٧ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

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

فإن الجمعية العمومية:

١ - تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ٣٩-.. : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ والقرار ٣٩-.. : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — لمحة عامة
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة
- المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات
- المرفق (د) — سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر
- المرفق (هـ) — فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء 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 الإيكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.

٣ - **تعلن** أن هذا القرار مع القرار ٣٩-.. : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ والقرار ٣٩-.. : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التدابير العالمية القائمة على آليات السوق، تحل محل القرارين ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨.

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 و...على 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، وإعادة تدوير الطائرات، واستخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة والمستدامة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول الأعضاء في الإيكاو 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 مهما 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.

وإقرارا بأن عمل المنظمة في مجال البيئة يسهم في تحقيق عشرة من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر التي وضعتها الأمم المتحدة.

ولما كانت المعلومات الموثوق بها وأفضل المعلومات المتوافرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الإيكاو ودولها الأعضاء السياسة الخاصة بها.

وتسليما بأنه قد تم إحراز تقدم كبير في التصدي لآثار الطيران على البيئة، وأن الطائرات التي تُنتج في يومنا هذا أكثر كفاءة بنسبة ٨٠ في المائة في استهلاك الوقود وأقل ضوضاء بنسبة ٧٥ في المائة مما كانت عليه في ستينات القرن الماضي.

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

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

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

وإقرارا بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستتيح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة، من حيث نوعية الهواء المحلي والمناخ العالمي على حد سواء.

فإن الجمعية العمومية:

١ - **تعلن** أن الإيكاو، 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 بمسئوليتها وبمسؤولية دولها الأعضاء عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الإيكاو والدول الأعضاء فيها بمسئولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بضوضاء 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 الإيكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة وتطلب إلى المجلس أن يحتفظ بزمam المبادرة في إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣ - **تطلب** إلى المجلس أن يواصل التقييم المنتظم للوقوع الحالي والمستقبلي لضوضاء 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 الوقوع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النروجين من محركات الطائرات، مع تبيان عمل المنظمة، وخطط العمل التي تقدمها الدول، وخطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية، والقواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو، وسياسة الإيكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، بما يشمل التنسيق مع مكاتب الإيكاو الإقليمية.

- ٧ - تدعو الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشط لأنشطة الإيكاو 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 الإيكاو 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 سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات و/أو المواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

- لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب 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 مصدراً للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.
- وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم التكنولوجيا وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضوضاء 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 والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.
- ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد ترخيص مستويات ضوضاء 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.
- وترحباً بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة معيارية جديدة لانبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛
- وترحباً بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية عالمية جديدة بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، ستشكل بعد اعتمادها المجلد الثالث - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من الملحق السادس عشر.

وإقراراً بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات ترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ولم تصمم لتستخدم أساساً يتركز عليه لفرض قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات.

ولما كان قد تم إعداد وتعديل ونشر إرشادات من جانب الإيكاو بشأن السياسات العامة المرتبطة بالإجراءات الرامية إلى معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بوضوء الطائرات وانبعاثات المحركات؛

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١ - **ترحب** بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر صرامة بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١؛
- ٢ - **ترحب** باعتماد المجلس، في، مارس ٢٠١٤ القواعد القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضوضاء التي من المقرر تطبيقها في ٢٠١٧/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٢٠٢٠/١٢/٣١ أو بعد هذا التاريخ بالنسبة للطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٥٥ طناً؛
- ٣ - **ترحب** باعتماد المجلس، في مارس ٢٠١٤، القواعد القياسية الجديدة بشأن الضوضاء التي من المقرر اعتبارها من ٢٠١٨/١/١ أو بعد هذا التاريخ تطبيقها على الطائرات ذات المراوح القلابة؛
- ٤ - **ترحب** بوضع المجلس قاعدة قياسية جديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠٢٠/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تزيد كتلتها القصوى عند الإقلاع على ٦٠ طناً واعتباراً من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تساوي كتلتها القصوى عند الإقلاع ٦٠ طناً أو تقل عن ذلك، وتبلغ سعتها القصوى ١٩ مقعداً للركاب أو أقل من ذلك؛ والتي قد يتحدد تاريخ وجوب تطبيقها في ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ؛
- ٥ - **ترحب** بوضع المجلس القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي لا تزال قيد الإنتاج والتي يتوقف إنتاجها في ٢٠٢٨/١/١؛
- ٦ - **تحث** الدول الإقرار بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون لم تُصمم لتستخدم كأساس لأي قيود تشغيلية أو جبايات على الانبعاثات؛
- ٧ - **ترحب** بوضع القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفاثة التي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ٢٠٢٠/١/١ أو يتجاوز ذلك؛
- ٨ - **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى؛
- ٩ - **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة، من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ١٠ - **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؛

- ١١ - **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؛
- ١٢ - **تحث** الدول الأعضاء على أن تتبع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١٣ - **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 ضوضاء الطائرات

- لما كان أحد أهداف الإيكاو 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 ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق 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 الإيكاو 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 ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.
- ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية من حيث التكلفة.
- ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو ودولها الأعضاء السياسات الضرورية.
- 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 الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الإيكاو.
- ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن ((إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات (Doc 9829)) قد تم تحديثها فيما بعد.
- وإدراكاً لضرورة مواصلة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتمثلة في المطارات.

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

وإدراكا لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "للنهج المتوازن" للإيكاو.

وإدراكا لأن بعض الدول قد يكون قد وضع 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 قواعد ترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها يتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاءً، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

تأخذ علماً بأن تحليل لجنة حماية البيئة للاتجاهات في ضوضاء الطائرات تظهر أنه، في ظل سيناريو التحسينات التكنولوجية المتقدمة، قد لا تؤدي الزيادة في عمليات الطائرات إلى زيادة في مساحة كونتورات الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠.

فإن الجمعية العمومية:

١ - **تناشد** جميع الدول الأعضاء لدى الإيكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للإيكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢ - **ترحب** بالتقدم المحرز حتى الآن في التصدي لضوضاء الطائرات وتشجع الدول والمصنعين والمشغلين على مواصلة المشاركة في أعمال الإيكاو الرامية إلى التصدي لضوضاء الطائرات، وعلى مواصلة اعتماد التكنولوجيات والسياسات التي تقلل من تأثير ضوضاء الطائرات في المجتمعات التي تحيط بالمطارات.

٣ - **تحث** الدول على ما يلي:

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

ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، 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، 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.

٤ - **تشجع** الدول على ما يلي:

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

- (ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التبعيات العمرانية العشوائية في المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.
- (ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة، مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار.
- (د) عدم 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.
- ٥ - **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 الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.
- ٦ - **تدعو** الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالتخفيف من حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.
- ٧ - **تطلب** إلى المجلس القيام بما يلي:
- (أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.
- (ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.
- (ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية، على سبيل المثال.
- ٨ - **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الإيكاو 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 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 هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية 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،

واضطلعت بالعمل الذي أفضى إلى تقديم توصية بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لترخيص مستوى الضوضاء في المجلد الأول من الملحق السادس عشر، مع الاتفاق ضمنا على أنه لا ينبغي النظر في سحب تدريجي جديد للطائرات.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها 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 تصنيف هذا السحب.

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

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتقرض عبئا اقتصاديا ثقيلًا، 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 ضوضاء 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 تتجاوز ضوضاؤها 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 الضوضاء 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 بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل.

(ج) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول محدثة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها محدثة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء 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، سحب الطائرات التي تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها 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، سحبًا تدريجيًا على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

(ب) ألا تقرر، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيودًا على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.

(ج) ألا تقرر، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيودًا 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 الإيكاو 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 الضوضاء 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 الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع أو أي فصل أحدث منهما 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 وضعتة الإيكاو للسيطرة على الضوضاء 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 الضوضاء في المطارات

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

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

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

ولما كان تحقيق مزيد من الخفض للضوضاء عند المصدر أمر متوقع نتيجة لاعتماد القواعد القياسية الجديدة لترخيص مستوى الضوضاء في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ومن خلال استيعاب تكنولوجيا خفض الضوضاء في أساطيل الطائرات.

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

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص 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) قد اكتمل في بعض الدول، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضوضاء 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 ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين، وقد بدأت بعض الدول تنتظر تبعا 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 الإيكاو (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 الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو.

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

وتسليما منها بأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وخصوصا بأن القواعد القياسية الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وأي مستويات صرامة أخرى قد 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 الضوضاء 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 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) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء 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 بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

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

(ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء 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، لتجنبهم 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 الإيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤ - **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تمثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر 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 الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف 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 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 تتمثل 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 خفض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي خفض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

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

وإقراراً بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاءً.

وإقراراً بأن القاعدة القياسية التي أدرجت في الفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، عند تنفيذها، ستزيد الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاءً.

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.

وإقراراً بأن تحديث الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير خفض الضوضاء قد وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) - استخدام الأراضي والقيود البيئية.

وإقراراً بأن الكتاب الدوري الذي أصدرته الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يكمل السياسة الحالية لإدارة ضوضاء الطائرات في المطارات والمناطق المحيطة بها.

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 الضوضاء.

٢ - تحث الدول على أن تكفل أن احتمال خفض مستويات الضوضاء الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضوضاءً 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 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 الإيكاو.
- (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 - تطلب من المجلس ما يلي:

- (أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
- (ب) أن ينظر 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 الفرقعة الصوتية

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

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

وإقراراً بالعمل الجاري في وضع قاعدة قياسية جديدة للطائرات الأسرع من الصوت فيما يخص طائرات المستقبل، والعمل الرامي إلى فهم الحالة الراهنة للمعارف الخاصة بالفرقعة الصوتية والبحوث والمشاريع المتعلقة بالطائرات الأسرع من الصوت.

وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥.

فإن الجمعية العمومية:

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

٢ - تكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوفرة 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 بالفرقعة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقعة 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 الإيكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالموصفات التي تقرها الإيكاو.

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 يحسّن 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 بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

وإقراراً بأن الإيكاو 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 انخفاضا كبيرا خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز 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 ازديادا في قيم الانبعاثات العالمية.

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

وإقراراً 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 أحكاما تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول الأعضاء بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قرارا 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 الإيكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

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

وتلاحظ أن مجلس الإيكاو قد أعد دليلا إرشاديا 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 النتروجين 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 فنيا ومفيدة بيئيا ومعقولة اقتصاديا للمضي في خفض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٣ - **تطلب** من المجلس أن يواصل وضع متطلبات لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية.
- ٤ - **تشجع** الإجراءات التي تتخذها الدول الأعضاء للمساعدة على وضع شروط ترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة؛
- ٥ - **تطلب** من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لخفض ضوضاء 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 الإيكاو 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 **وتحث** الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ١٢ - **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الإيكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

**البند ٢١ من جدول الأعمال : حماية البيئة - انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي -
السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ**

٢١-١ لم تقدم أي ورقات عمل تحت البند ٢١ بمفرده. وبناءً على ذلك، يرد مشروع نص التقرير عن البند ٢١ في التقرير عن البند ٢٠.

-انتهى-