



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي

المعايير والسياسات البيئية للإيكاو

(مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الإيكاو))

الموجز التنفيذي

تعتبر الإيكاو أن المعايير والسياسات العالمية تضمن معالجة تأثير الطيران على البيئة بطريقة متماسكة وبدرجة عالية من التوحيد. تبرز الإيكاو الحاجة إلى أن تواصل الإيكاو ضمان نزاهة واستقلالية العمليات والمعايير الفنية التي قد توفر سياقاً لقرارات سياسة الإيكاو وتدعو الجمعية إلى تكرار دعمها للنهج المتوازن للإيكاو. وتعرب الإيكاو عن قلقها بشأن انتشار الضرائب البيئية، والتي لا تعالج تأثير الطيران على البيئة بطريقة فعالة.

الإجراء: تُدعى الجمعية إلى القيام بما يلي:

- التأكيد من جديد أن معايير الإيكاو لإصدار الشهادات البيئية قد وضعت لأغراض إصدار الشهادات ولم تُصمم لتكون بمثابة أساس لقيود التشغيل أو رسوم الانبعاثات؛
- ملاحظة وجهة نظر الإيكاو بأن أي قرارات بشأن حدود إصدار الشهادات للطائرات الأسرع من الصوت ينبغي أن تستند إلى البيانات وأن تكون على دراية بالتحليل لضمان توافقها مع اختصاصات لجنة حماية بيئة الطيران؛
- تكرار دعمها للنهج المتوازن للإيكاو وحث الدول على اعتماده عند معالجة مشاكل الضوضاء في مطاراتها؛
- إعادة تأكيد المبادئ المتفق عليها مسبقاً بشأن التخلص التدريجي من الطائرات النفاثة دون سرعة الصوت والتي تتجاوز مستويات الضوضاء في الملحق ١٦ بالمجلد الأول وإدخال قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء؛
- ملاحظة دعم الإيكاو لسياسات الإيكاو التي تدرك أنه ينبغي تطبيق الرسوم البيئية فقط في المطارات التي تعاني من مشكلة محددة في الضوضاء أو مشكلة نوعية الهواء المحلي وأنه، في حالة فرضها، يجب أن تكون في شكل رسوم وليس ضريبة وأن الأموال التي يتم جمعها ينبغي استخدامها، في المقام الأول، لتخفيف الآثار البيئية للطيران.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: حماية البيئة
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ تلعب الايكاو دوراً رائداً في معالجة تأثير الطيران على البيئة. تضمن المعايير والسياسات العالمية معالجة تأثير الطيران على البيئة بطريقة متماسكة وتضمن درجة عالية من التوحيد في اللوائح والمعايير والإجراءات. هذا أمر أساسي لضمان التشغيل الآمن والمنظم والفعال لنظام النقل الجوي اليوم، لصالح جميع أصحاب المصلحة، بمن فيهم المسافرون والشاحنون.

٢-١ تعد المعايير البيئية للإيكاو وسيلة مهمة لضمان التحسينات التكنولوجية وخلق إمكانية التنبؤ بالأوضاع التنظيمية لشركات الطيران ومشغلي الطائرات الآخرين، مما يفيد بدوره الأفراد والشركات التي تستخدم خدماتها. لذلك، ترحب الإيكاو بشدة باعتماد لجنة حماية بيئة الطيران توصيات بشأن كتلة المادة الجسيمية غير المتطايرة ومعايير الأرقام لمحركات الطائرات.

٣-١ كما أقرت الجمعية العامة ولجنة حماية بيئة الطيران، وضعت معايير الإيكاو لإصدار الشهادات البيئية لأغراض إصدار الشهادات ولم تصمم لتكون بمثابة أساس لقيود التشغيل أو رسوم الانبعاثات. لذلك، تدعم الإيكاو الصياغة المقترحة في الفقرة ٧ من الملحق "باء" من مسودة ورقة عمل الجمعية - البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - أحكام عامة، وضوءاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي (A40-WP/54).

٢- التكنولوجيا الجديدة، بما في ذلك الأسرع من الصوت

١-٢ لا يزال التقدم المستمر في التخفيف من أثر الطيران على البيئة يمثل أولوية قصوى بالنسبة للإيكاو. ونتوقع ألا تؤدي التكنولوجيا الجديدة، بما فيها الطائرات الأسرع من الصوت، إلى عرقلة هذا التقدم. كما تدعم الإيكاو مبدأ أن الصوت العالي للطائرات لا يجب أن يخلق وضعاً غير مقبول للجمهور. ومع ذلك، اعترافاً بأن ما قد يكون مقبولاً في النهاية هو قرار بشأن السياسة العامة، تحت الإيكاو أن تستمر الإيكاو في ضمان نزاهة واستقلالية العمليات والمعايير الفنية التي تسترشد بها قرارات سياسة الإيكاو التي يتخذها مجلس وجمعية الإيكاو.

٢-٢ تعتقد الإيكاو أنه من المهم الحفاظ على سلامة عملية وضع المعايير الحالية، والطبيعة التقنية للجنة حماية بيئة الطيران، واختصاصات لجنة حماية بيئة الطيران المستخدمة لتطوير وتقديم توصيات بشأن المعايير البيئية. وينبغي أن تستند أي قرارات بشأن حدود إصدار الشهادات للطائرات الأسرع من الصوت على البيانات وأن تكون على دراية بالتحليل لضمان توافقها مع اختصاصات لجنة حماية بيئة الطيران.

٣-٢ إن محاولات ترجمة مفاهيم مثل القبول العام أو الإزعاج، والتي على الرغم من أهميتها فهي تصورات ذاتية للغاية وتتأثر بالعوامل المحلية، إلى اختصاصات لجنة حماية بيئة الطيران أو توصيات لجنة حماية بيئة الطيران لمتطلبات إصدار الشهادات، من شأنها أن تقوض دورها التقني والأسس الموضوعية للتوصيات بشأن معايير إصدار الشهادات، مما يؤدي إلى تباطؤ وتقويض عملية وضع المعايير. ووفقاً لذلك، تدعم الإيكاو نهج الإيكاو الطويل الأمد لفصل التقييمات الفنية والسياساتية.

٣- سياسات الإيكاو بشأن إدارة الضوضاء والقيود التشغيلية

١-٣ تدعو الإيكاو الجمعية إلى إعادة تأكيد دعمها للنهج المتوازن للإيكاو وحث الدول على الالتزام به عند تقييم ومعالجة مشاكل الضوضاء في مطاراتها، كما هو مقترح في الملحق "جيم" من مسودة ورقة عمل الجمعية العمومية - البيان

الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي (A40-WP/54).

٢-٣ تود الإيكاو التأكيد على أهمية تخطيط استخدام الأراضي كعنصر في النهج المتوازن للإيكاو. ونظراً لأن تخطيط استخدام الأراضي له تأثير مباشر على عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات، فإن سياسات تخطيط استخدام الأراضي المناسبة ضرورية للحفاظ على تخفيضات الضوضاء المحققة من خلال إدخال طائرات أكثر هدوءاً. لذلك، ندعو الجمعية إلى التأكيد من جديد على تشجيع الدول على تطبيق سياسات للحد من تجاوز التنمية غير المتوافقة في المناطق الحساسة للضوضاء، على النحو المقترح في التذييل "واو" من مسودة ورقة عمل الجمعية - البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي (A40-WP/54).

٣-٣ كما ندعو الجمعية إلى إعادة تأكيد المبادئ المتفق عليها مسبقاً بشأن التخلص التدريجي من الطائرات النفاثة دون سرعة الصوت والتي تتجاوز مستويات الضوضاء في الملحق ١٦ بالمجلد الأول وإدخال قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء، على النحو المقترح في التذييلين "دال" و"هـ" من مسودة ورقة عمل الجمعية - البيان الموحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي (A40-WP/54).

٤-٣ يمكن أن يكون لتطبيق قيود التشغيل الخاصة بالطائرات تأثير كبير على شركات الطيران لأنها قد تمنعها من العمل في مطار ما باستخدام أكثر الطائرات ملائمة لهذه السوق المحددة وبالتالي تلبية مطالب الأفراد والشركات التي تعتمد على خدماتها. نتيجة لذلك، قد يؤدي تقييد التشغيل إلى استخدام سعة المطار دون المستوى الأمثل، وارتفاع تكاليف التشغيل وربما أيضاً الانبعاثات الإضافية إذا كانت الطائرة البديلة أقل كفاءة في استهلاك الوقود من طائرة أكثر ملائمة للسوق ومسافة الرحلة المرتبطة بها. عندما تهدف قيود التشغيل إلى سحب أو التخلص التدريجي من الطائرات المعتمدة وفقاً لمعايير الضوضاء الصادرة عن الإيكاو، فإنها تقوض دور المعايير الدولية في تأمين درجة عالية من التوحيد والاستقرار في اللوائح. وبالنظر إلى الطبيعة الدولية للنقل الجوي والعمر الطويل للطائرة، ينبغي على شركات الطيران أن تتأكد من أن الطائرات المعتمدة وفقاً لجميع المعايير المعمول بها يمكن تشغيلها في جميع أنحاء العالم خلال فترة حياتها بأكملها ودون قيود لا مبرر لها والتي تعرقل النقل الجوي الدولي.

٥-٣ حظر التجول الليلي يحد من قدرة شركات الطيران على جدولة الرحلات بالطريقة المثلى وتسهيل الاتصال للمسافرين. فهي تزيد من القيود الحالية المفروضة على السعة وقد تؤدي إلى احتقان إضافي خاصة في المساء وفي الصباح الباكر. وأيضاً، حيث لا يوفر حظر التجول الليلي مرونة كافية للسماح بتشغيل حركة المرور المتأخرة، فقد تضطر شركات الطيران إلى تحويل الرحلات إلى مطارات أخرى أو تأخيرها إلى اليوم التالي. وذا يسبب إزعاجاً كبيراً للمسافرين سواء في الرحلات المحولة أو المتأخرة وعلى الرحلات الجوية الأخرى التي تتأثر تبعاً بتعطيل عمليات الخطوط الجوية.

٦-٣ علاوة على ذلك، أظهرت التجربة الحديثة أن عدم الالتزام بسياسات الإيكاو المتعلقة بقيود التشغيل المحلية بشأن الضوضاء يمكن أن يؤدي إلى معاقبة المشغلين الذين يستخدمون أحدث جيل من الطائرات، وبالتالي يقوض الجهود المبذولة لتحسين حالة الضوضاء في المطار. قد يكون هذا هو الحال بشكل خاص إذا كان تقييد التشغيل لا يعتمد على أداء ضوضاء الطائرة، وفقاً لما يحدده إجراء إصدار الشهادة الذي أُجري بما يتماشى مع الملحق ١٦، المجلد الأول، ولكن على افتراضات غير مثبتة بشأن أداء الضوضاء.

٤- الرسوم المتعلقة بالبيئة

١-٤ في السنوات الأخيرة، استهدفت الحكومات الوطنية والسلطات المحلية بشكل متزايد النقل الجوي كمصدر للدخل، مؤكدةً على المخاوف البيئية كمبرر. وغالباً ما تمّ فرض هذه الرسوم في شكل ضرائب ولم يتمّ تطبيق العائدات على تخفيف الأثر البيئي للطيران أو، في أفضل الأحوال، تمّ تطبيقه فقط على التأثير الهامشي.

٢-٤ تشعر الإياتا بالقلق من انتشار هذه الضرائب لأنها تزيد من العبء الإداري والمالي على نظام النقل الجوي دون معالجة تأثير الطيران على البيئة بطريقة فعالة من حيث التكلفة. على وجه الخصوص، لا يتمّ إثبات فعالية الرسوم كحافز لإدخال طائرات أنظف وأكثر هدوءاً لأن خيارات الأسطول مدفوعة أساساً باحتياجات السوق وعملية تجديد الأسطول العادية واعتبارات مثل السعة وفعالية استهلاك الوقود.

٣-٤ في الواقع، يتمثل الأثر الرئيسي للضرائب في زيادة التكلفة الإجمالية للنقل الجوي على المسافرين والشاحنين الذين يعتمدون عليه وبالتالي تثبيط همة استخدامه. إذا انخفضت حركة المرور، فإن الفرص الاقتصادية التي يوفرها النقل الجوي ستتعرقل، حيث تنتشر التأثيرات في سلسلة إمدادات النقل الجوي وفي القطاعات التي تعتمد بشكل خاص على الطيران، وخاصة السياحة.

٤-٤ لذلك تشدد الإياتا على أهمية تطبيق سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة 9082 Doc)، وتؤكد أن الرسوم البيئية يجب أن تطبق فقط في المطارات التي تعاني من مشكلة محددة في الضوضاء أو مشكلة في نوعية الهواء المحلي وأنه، في حالة فرضها، يجب أن تكون في شكل رسم وليس ضريبة وأن يتمّ استخدام الأموال المجموعة، في المقام الأول، لتخفيف أثر الطيران على البيئة.

- انتهى -