

## الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

بند جدول الأعمال ٢٠: حماية البيئة – ضوضاء الطائرات – السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ  
بند جدول الأعمال ٢١: حماية البيئة – انبعاثات محركات الطائرة التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي –  
السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

بند جدول الأعمال ٢٢: حماية البيئة – الطيران الدولي وتغيّر المناخ – السياسات والتوحيد القياسي ودعم التنفيذ

### نهج أوروبي شامل لحماية البيئة

(ورقة مقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء<sup>١</sup>)  
والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني<sup>٢</sup>)

#### الموجز التنفيذي

لقد تبنت أوروبا نهجاً شاملاً يرمي إلى التخفيف من الآثار البيئية للطيران الدولي، وكجزء من هذا النهج، فإنها تدعم بقوة الجهود المتواصلة داخل الايكاو في هذا المنحى.

الإجراء: إن الجمعية العمومية مدعوة إلى الموافقة على الإجراءات التالية:

- أ) دعم تطوير مجموعة واسعة من تدابير السياسة العامة في إطار 'نهج شامل' لمعالجة الآثار البيئية الناجمة عن قطاع الطيران معالجة فعّالة؛
- ب) الاعتراف بأهمية العمل التي اضطلعت به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وبضرورة عمل اللجنة بحرية وبطريقة شاملة وشفافة قدر الإمكان؛
- ج) إيلاء الأولوية لتنفيذ القواعد القياسية التي أقرتها وأوصت بها لجنة حماية البيئة (CAEP/10)، فيما يتعلق بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات، وبتركيز كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) الناجمة عن محركات الطائرة، فضلاً عن مواصلة تطوير القواعد القياسية المعنية بتركيز كتلة ورقم الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة؛
- د) دعم المزيد من الشفافية في عملية صنع القرار لدى الايكاو بمقتضى ما اتفق عليه في اجتماع لجنة حماية البيئة (CAEP/10) لإدخال تعديلات على القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السادس عشر؛
- هـ) الإحاطة علماً بالتحديات المتعلقة بتحويل أنواع الوقود البديلة المستدامة إلى واقع عملي، ودعوة الدول الأعضاء في الايكاو إلى وضع تدابير لدعم الأخذ بها، بما في ذلك وضع معايير الاستدامة العالمية؛
- و) الإحاطة علماً بالتزام أوروبا ببناء قدرة البلدان النامية من أجل حماية البيئة، ودعوتها للآخرين للمشاركة في الأنشطة التي لها الهدف ذاته.

<sup>١</sup> النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، جمهورية التشيك، الدانمرك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

<sup>٢</sup> ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

<p>ز) دعم تحديد هدف طويل الأجل بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون؛ ح) دعم العمل في المستقبل على تحسين فهم الآثار البيئية للطيران الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة خلاف غاز ثاني أكسيد الكربون.</p>	
<p>الأهداف الاستراتيجية:</p>	<p>ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ) - حماية البيئة</p>
<p>الآثار المالية:</p>	<p>ستنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بتوافر التمويل من موارد ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ و/أو من مساهمات خارجة عن الميزانية</p>
<p>المراجع:</p>	<p>اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) وملحقها السادس عشر قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٧، و ٣٨-١٨</p>

## ١ - نهج شامل

١ - ١ يواجه الطيران تحديات بيئية متعددة منها الحالية ومنها المستقبلية، وذلك حسبما ورد في التقرير البيئي المعني بالطيران الأوروبي لعام ٢٠١٦ (انظر القسم السادس، أدناه). وأوروبا مدركة لأن هناك حاجة إلى مجموعة واسعة من تدابير السياسة العامة التي يجب اتخاذها في إطار نهج شامل من أجل المعالجة الفعالة لتأثيرات الطيران على تغير المناخ، والضوضاء، ونوعية الهواء المحلي. ومن اللبنة الأساسية لدعم هذا النهج الشامل في أوروبا: مبادرة تكنولوجيا السماء النظيفة<sup>٣</sup>، وبرنامج البحث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد<sup>٤</sup> (SESAR)، ومسار الطيران الأوروبي بالوقود البيولوجي المتقدم<sup>٥</sup>. وحول موضوع خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فإن خطط العمل الأوروبية المعنية بخفض الانبعاثات بنسبة ٤٠%<sup>٦</sup> التي تم تقديمها إلى الايكاو تسلط الضوء أيضاً على هذا النهج الشامل.

١ - ٢ وفيما يتعلق بتغير المناخ، تعتقد أوروبا أنه ينبغي النظر في تبني هدف طويل الأجل عملاً بالمبادرة التي اتخذتها أوساط صناعة الطيران الدولية من أجل تحقيق هدف عام ٢٠٥٠ في سياق الأهداف العالمية المعنية بالمناخ. وتجدر الإشارة إلى أن أوروبا تدعم تنفيذ 'سلة تدابير' لدى الايكاو، بما في ذلك التدابير غير القائمة على آليات السوق على النحو المتفق عليه في الجمعية العمومية السابعة والثلاثين للايكاو. وتمثل 'سلة التدابير' الحالية المعنية بانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بداية هامة، ولكنها تحتاج إلى إعادة نظر في ضوء ما يتحقق من أهداف حالية ومستقبلية. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي تشجيع مواصلة العمل العلمي من أجل الفهم بشكل أفضل للآثار المناخية الناجمة عن انبعاثات الطيران الأخرى خلاف ثاني أكسيد الكربون، لا سيما في المناطق التي لا تزال مغلقة بكثير من عدم التأكد بشأن حجم تلك الآثار.

## ٢ - التكنولوجيا والتصميم

٢ - ١ ترحب أوروبا بالاتفاق الذي تم التوصل إليه في اجتماع لجنة حماية البيئة (CAEP/10) والتوصيات الصادرة عنه لاعتمادها من قبل مجلس الايكاو بشأن القاعدة القياسية الجديدة المعنية بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرة (الكفاءة في استهلاك الوقود) الواردة في المجلد الثالث الجديد للملحق السادس عشر، وبشأن القاعدة القياسية المعنية بتركيز كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) الواردة في المجلد الثاني للملحق السادس عشر للايكاو. ومن المسلم به أنه يجب على الدول المتعاقدة لدى الايكاو دمج تعديلات القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السادس عشر في إطارها التشريعي في أقرب وقت ممكن لكي تكون مهيأة لتطبيق شروط القابلية للتطبيق المتفق عليها. وفي ضوء هذا الاعتبار، فقد بدأت أوروبا بالفعل مهمة وضع القواعد القياسية.

٢ - ٢ كما أن أوروبا تدعم بشكل فعال برنامج عمل اجتماع لجنة حماية البيئة (CAEP/11)، الذي يتضمن مزيداً من تطوير قاعدة قياسية معنية بتركيز كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM)، فضلاً عن المراجعات التي يجريها الخبراء التقنيون المستقلون لأكاسيد النيتروجين، والجسيمات الدقيقة، والضوضاء، واستهلاك الوقود، وذلك للاسترشاد بها في تحديد توقيت عمليات وضع القواعد القياسية في المستقبل. وسيتواصل أيضاً خلال اجتماع لجنة حماية البيئة (CAEP/11) وضع القواعد القياسية المعنية بالطائرات الأسرع من الصوت. وقد أكدت الجمعية العمومية الثامنة والثلاثون على أهمية ضمان عدم خلق أي وضع غير مقبول للجمهور بسبب الفرقة الصوتية الناجمة عن اختراق الطائرات التجارية الأسرع من الصوت لحاجز الصوت، وأوروبا مستمرة في دعم هذا الرأي.

## ٣ - إدارة الحركة الجوية والعمليات

٣ - ١ ترحب أوروبا بالكتاب الدوري المقترح للايكاو "المشاركة المجتمعية في الإدارة البيئية في مجال الطيران" استناداً إلى أفضل الممارسات لدى أصحاب المصلحة، وتحليل الفوائد البيئية لتطبيق الحزمة (٠) من حزم التحسينات في

<sup>٣</sup> <http://www.cleansky.eu/>

<sup>٤</sup> <http://www.sesarju.eu/>

<sup>٥</sup> <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/biofuels/biofuels-aviation>

<sup>٦</sup> <https://www.ecac-ceac.org/action-plans-publicly-available>

منظومة الطيران. وسوف نواصل تقديم الدعم الفعّال لعمل لجنة حماية البيئة في المستقبل، بما في ذلك إشراك المجتمع المحلي وتحليل الفوائد البيئية لتطبيق الحزمة (١) من حزم التحسينات في منظومة الطيران.

٣ - ٢ ثمة آلية رئيسية أخرى في تنفيذ الهدف الذي ينشده المجال الجوي الأوروبي الواحد (السماء الأوروبية الواحدة)، ألا وهي مدير الشبكة الذي يتولى مهمة التنسيق بين الجهات التشغيلية المعنية بهدف تحقيق الاستفادة المثلى من نظام الطيران الأوروبي. وقد أطلقت في عام ٢٠١٣ مبادرة كفاءة الطيران، التي تقدم للمشغلين أكفاً المسارات في كل يوم. ومع ذلك، ففي المناطق القريبة من المطارات قد يكون تنفيذ أكثر الطرق كفاءة محدوداً بقيود الضوضاء والانبعاثات. وبينما تركز مؤشرات الأداء البيئي الحالية المعنية بالسماء الأوروبية الواحدة على كفاءة الرحلة من منظور استهلاك الوقود، يجري حالياً النظر في مؤشرات إضافية تتضمن الضوضاء والانبعاثات للفترة المرجعية الثالثة (٢٠٢٠ - ٢٠٢٥).

#### ٤ - الضوضاء في المطارات

٤ - ١ تم خلال عام ٢٠١٤ تحديث التشريعات الأوروبية المعنية بفرض قيود تشغيلية في المطارات تتعلق بالضوضاء ضمن "النهج المتوازن"<sup>٧</sup>. وشمل هذا التحديث جمع معلومات عن أداء الضوضاء، من شأنها أن تحسّن جودة بيانات مصدر ضوضاء الطائرات، وجودة خصائص ضوضاء فرادى الطائرات. فالحد من ضوضاء الطائرة عند المصدر هو تدبير هام يتضمنه ذلك النهج المتوازن، وينبغي أن تظل الاستعراضات المستقبلية لمستويات الصرامة المعنية بالضوضاء أمراً ذا أولوية رئيسية. وفي غياب الجهود المتواصلة، قد تفرّض الآثار البيئية المحلية قيوداً كبيرة على التنمية المستقبلية لحركة الطيران.

#### ٥ - أنواع الوقود البديلة المستدامة

٥ - ١ بينما لا يزال الإقبال على أنواع الوقود البديلة المستدامة في قطاع الطيران في مراحله الأولى، من المفترض أن لبعض هذه الأنواع من الوقود القدرة على لعب دور هام في الحد من انبعاثات غازات الدفيئة الطيران في العقود المقبلة. وينبغي أن تسعى الجهود المبذولة في المستقبل صوب تحديد مسارات أكثر كفاءة واستدامة.

٥ - ٢ لقد اضطلعت لجنة حماية البيئة مؤخراً بعمل تحليلي كبير حول الدور المحتمل لأنواع الوقود البديلة في بلوغ الأهداف التي تتشدد الحد من ثاني أكسيد الكربون. ومع ذلك، يشير تحليل الاتجاهات البيئية الذي أجرته لجنة حماية البيئة إلى عدم كفاية البيانات المتاحة اللازمة للتنبؤ بمدى إتاحة هذه الأنواع، وأن الإمدادات من أنواع الوقود البديلة المستدامة أبعد من أن تكون كافية لتحقيق نموّ خالٍ من الكربون اعتباراً من ٢٠٢١ أو بعده بفترة وجيزة. ولا تزال نتائج السيناريوهات المعنية بمساهمة هذه الأنواع في الأجل الطويل (عام ٢٠٥٠) غير حاسمة وغير مؤكدة. وعلاوة على ذلك، فإن مساهمة أنواع الوقود البديلة في خفض انبعاثات غازات الدفيئة ستعتمد بشكل حاسم على بصمتها الكربونية. ولذلك ينبغي أن يستمر العمل على معايير الاستدامة العالمية لضمان تحقيق فوائدها المناخية في الوقت الذي تسمح فيه بالقدرة على التنبؤ بالسوق. وكبيرة هي التحديات أمام ضمان استدامة أنواع الوقود البديلة وتحويلها إلى واقع عملي. وبدون وجود تجاوب ملموس من السياسة العامة، ستقف أنواع الوقود البديلة المستدامة عند هذه المرحلة ولن يكون من المرجح أن تلعب دوراً هاماً في المستقبل القريب. وتدعم أوروبا العمل الذي تضطلع به فرقة عمل أنواع الوقود البديلة (AFTF) في لجنة حماية البيئة، وتشجع الدول على وضع آليات محفزة لتعزيز إتاحة أنواع الوقود البديلة المستدامة لضمان وجود كميات كافية منها في الأجلين المتوسط والطويل.

#### ٦ - التقرير البيئي المعني بالطيران الأوروبي

٦ - ١ يلزم التنسيق بشكل فعّال من أجل دعم نهج شامل بشأن حماية البيئة في مجال الطيران. وقد تم إصدار التقرير البيئي المعني بالطيران الأوروبي (تجدونه متاحاً عبر الرابط [www.easa.europa.eu/eaer](http://www.easa.europa.eu/eaer)) بغرض دعم هذا الهدف من خلال الرصد والإبلاغ بشأن الأداء البيئي لقطاع الطيران الأوروبي بطريقة تتسم بالموضوعية والاتساق والوضوح.

<sup>٧</sup> لائحة الاتحاد الأوروبي ٥٩٨/٢٠١٤، التي دخلت حيز النفاذ في ١٣ يونيو ٢٠١٦.

## ٧ - بناء القدرات

٧ - ١ ترحب أوروبا بالجهود التي تبذلها الايكاو في مجال بناء القدرة من أجل حماية البيئة في البلدان النامية. وتتولى المفوضية الأوروبية تمويل مشروع "بناء القدرات من أجل التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي" خلال الفترة من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠١٧، وذلك لمساعدة البلدان الأقل نمواً على معالجة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي. وتتخذ الايكاو في ١٤ بلداً في أفريقيا وفي منطقة البحر الكاريبي مشروعاً بتكلفة ٦,٥ مليون يورو لبناء القدرات على تتبع وإدارة الانبعاثات الناجمة عن الطيران وخفضها، مما يساهم في مساعدة البلدان على تلبية دعوة الجمعية العمومية للايكاو في عام ٢٠١٠ إلى وضع خطة عمل وطنية لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران من خلال جمع مخزون الانبعاثات وتجريب طرق جديدة لخفض استهلاك الوقود. ولا تزال أوروبا ملتزمة ببناء القدرات من أجل الحماية البيئية في جميع أنحاء العالم، وتدعو الآخرين أيضاً إلى تقديم هذا الدعم.

## ٨ - أهمية عمل لجنة حماية البيئة

٨ - ١ إن أوروبا ترحب بإنجازات لجنة حماية البيئة، لا سيما الاتفاقيات والتوصيات الهامة الصادرة عن اجتماع لجنة حماية البيئة (CAEP/10) في شهر فبراير عام ٢٠١٦، مما زاد أيضاً من مستوى الشفافية وراء القرارات المعنية بالقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السادس عشر. ويوفر تقرير لجنة حماية البيئة (CAEP/10) مزيداً من التدبر في عملية صنع القرار، كما زاد من كفاءة عمليات وضع القواعد داخل الدول المتعاقدة لدى الايكاو، تلك القواعد المعنية بتطبيق التغييرات في القواعد والتوصيات الدولية في الأطر التشريعية.

٨ - ٢ تدرك أوروبا بشكل كامل مدى الحاجة إلى حماية بعض المعلومات الحساسة الخاصة بلجنة حماية البيئة من نشرها للجمهور ككل. ومع ذلك، فإن نجاح العمل المستقبلي للجنة حماية البيئة يعتمد على تسهيل تبادل المعلومات فيما بين الخبراء بحرية وشمولية وشفافية قدر الإمكان، مع ضمان وجود مستوى كافٍ من الحماية للبيانات. ولا تزال أوروبا منفتحة على مواصلة تطوير القواعد والإجراءات اللازمة من أجل ضمان وضع ممارسات عمل فعّالة.

- انتهى -