



الجمعية العمومية — الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ١٥ من جدول الأعمال

تقدم المواد المرفقة المتعلقة بالبند ١٥ من جدول الأعمال لكي تنتظر فيها اللجنة التنفيذية.

البند رقم ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي-

السياسات والتوحيد القياسي

١-١٥ نظرت اللجنة التنفيذية في اجتماعها الخامس في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرحلية التي قدمها المجلس عن أعمال المنظمة بشأن الأحكام العامة، وضوضاء الطائرات، ونوعية الهواء المحلي (ورقتا العمل WP/54 و WP/57). واستناداً إلى هذه التقارير المرحلية، نظرت اللجنة التنفيذية في مقترحات المجلس لتحديث قرار الجمعية العمومية ١-٣٩، البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (ورقة العمل WP/57). بالإضافة إلى ذلك، كان هناك ١٥ ورقة مقدمة من الدول والمراقبين وهي: ورقات العمل ٨١ و ١٠٣ و ١٠٤ و ١٤٠ و ١٧٥ و ٢٢٥ و ٢٢٦ و ٢٦٠ و ٢٦١ و ٣٥٤ و ٣٧٢ و ٣٧٤ و ٤٠٩ و ٤١٢ و ٤٧٤

٢-١٥ وبناءً على طلب الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، قدم المجلس ورقة العمل WP/54، التي تقدم تقريراً عن آخر تحديث لتقييم الاتجاهات البيئية العالمية للإيكو بشأن التأثير الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. ومن المتوقع في الفترة الممتدة من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠٤٥ أن يزيد استهلاك الوقود بنسبة ٢,٢ إلى ٣,١ مرات فقط خلال نفس الفترة على الرغم من الزيادة المتوقعة البالغة ٣,٣ مرات في الحركة الجوية الدولية. ويشير عدد من السيناريوهات التي جرى تقييمها إلى أن ما يصل إلى ٢,٦ في المائة من استهلاك الوقود يمكن أن يتكون من وقود الطيران المستدام بحلول عام ٢٠٢٥، وأنه بحلول عام ٢٠٥٠ سيكون من الممكن فعلياً تلبية مائة في المائة من الطلب الدولي على وقود الطائرات النفاثة باستخدام وقود طيران مستدام، ما يقابل خفض الانبعاثات بنسبة ٦٣ في المائة. ومع ذلك، لا يمكن تحقيق هذا المستوى من إنتاج الوقود إلا من خلال استثمارات رأسمالية كبيرة للغاية في البنية التحتية لإنتاج وقود الطيران المستدام، ووضع إطار عمل سياسي متين. وفيما يتعلق بضوضاء الطائرات وانبعاثاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي، توضح الاتجاهات أنه من المتوقع أن يستمر تأثير الطيران على البيئة بالنمو في المستقبل وإن يكن بمعدل أبطأ من معدل نمو الحركة الجوية. وفي الحالة المتعلقة بضوضاء الطائرات، واعتباراً من عام ٢٠٣٠ تقريباً، قد تتوقف ضوضاء الطائرة عن الزيادة مع زيادة الحركة الجوية. ويتعين اتخاذ عدد من الإجراءات الطموحة من جانب الدول الأعضاء لتحقيق سيناريو الضوضاء ذلك.

٣-١٥ وأقرت اللجنة بأن من المهم أن تكون هناك قاعدة واحدة قوية للمعلومات حتى يتسنى للنقاش أن يغدو مثمراً وصنع القرار سليماً. وأوصت اللجنة بأن تُعتمد الاتجاهات البيئية لتكون بمثابة أساس لاتخاذ القرارات في الأمور البيئية، وأن تُقدم معلومات محدّثة بهذا الشأن للجمعية العمومية المقبلة. واقرتحت دولتان أنه ينبغي تحسين الشفافية في ما يتعلق بالعمل الفني الذي ينطوي على وضع الاتجاهات البيئية العالمية للإيكو.

٤-١٥ قدم المجلس تقريراً (ورقة العمل WP/57) عن التقدم الذي أحرزته الإيكو منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن القضايا المتعلقة بالطيران المدني والبيئة. وأوجزت الورقة القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات، في الملحق السادس عشر الجديد - حماية البيئة، المجلد الثاني - انبعاثات محركات الطائرات، وتضمنت معلومات عن الاستعراض المتكامل للخبراء المستقلين في تكنولوجيات الطائرات والمحركات وكذلك عن أحدث المستجدات في عمل الإيكو بشأن ضوضاء الطائرات. وفيما يتعلق بالتحسينات التشغيلية، سلطت الورقة الضوء على العمل المتعلق بـ "المجموعة الالكترونية لأدوات المطار المراعي للبيئة"؛ وتحليل حرق الوقود وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن تنفيذ وحدتي الحزمة ٠ والحزمة ١ من حزم التحسينات في منظومة الطيران بحلول عام ٢٠٢٥؛ وجوانب إشراك المجتمع المحلي في تنفيذ الملاحقة القائمة على الأداء. كما قدمت معلومات عن تعاون الإيكو مع اتفاقية الأمم

المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، ومنظمة الصحة العالمية، وفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، وفريق لإدارة البيئية التابع للأمم المتحدة، ومبادرة الأمم المتحدة بشأن التنقل المستدام للجميع.

١٥-٥ وأقرت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته الإيكاو في معالجة تأثير الضوضاء والانبعاثات خلال هذه الفترة الثلاثية. كما أقرت بأهمية أن تتابع الإيكاو عن كثب التكنولوجيات المبتكرة ذات التوجه البيئي، وغيرها من التكنولوجيات التي قد تؤثر على البيئة، بما في ذلك مصادر الطاقة الجديدة للطيران، وتقييم تأثيرها على الضوضاء والانبعاثات، والحفاظ على القواعد والتوصيات الدولية وإرشادات الإيكاو ذات الصلة وتطويرها، حسب الاقتضاء. وعلى إثر اقتراح تقدمت به إحدى الدول، وافقت اللجنة على إجراء تصحيح تحريري لنص قرار الجمعية ٣٩-١ ليجسد عنوان وثيقة الإيكاو Doc 10127، أي "تقييم واستعراض الخبراء المستقلين للأهداف التكنولوجية المتكاملة فيما يخص المحركات والطائرات".

١٥-٦ وفي ورقة العمل WP/57، قدم المجلس أيضاً مقترحاً لمراجعة قرار الجمعية العمومية ٣٩-١، بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، في ضوء التطورات التي استجبت منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وتتجم المراجعات الواردة أدناه في الفقرة ١٥-٢٦ بشكل رئيسي عن أنشطة الأمانة والعمل الذي قامت به لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

١٥-٧ وشددت ورقة العمل WP/103، المقدمة من سويسرا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، بالرغم من اعترافها بأهمية الابتكار التكنولوجي، على أهمية ضمان عدم تأثير تطوير الطائرات المدنية الأسرع من الصوت في الجهود الكبيرة التي بذلت على مدار سنوات عديدة للحد من التأثير البيئي للطيران، وعدم التسبب بآثار معاكسة أو غير متناسبة على السلامة والقدرات والعمليات. واقترحت الورقة مراجعة القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو من أجل مراعاة المشاكل والآثار التي قد تنشأ مع إدخال الطائرات الأسرع من الصوت الجديدة في الخدمة، في حين أنه ينبغي تطوير إجراءات التخفيف المقابلة، عند الاقتضاء. كما اقترحت ضمان عدم نشوء أي وضع غير مقبول للجمهور من جراء عمليات الطائرات المدنية الأسرع من الصوت عند كل من السرعات الأسرع من الصوت والأقل من سرعة الصوت.

١٥-٨ وأكدت ورقة العمل WP/104، المقدمة من بولندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، على أن التحسينات التي أجريت على الأداء البيئي للطيران تتسم بأهمية حاسمة من أجل تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء، وبالتالي لإدارة التأثيرات البيئية في المناطق المحيطة بالمطارات. وأبرزت الورقة أن نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات يحتاج إلى أن ينفذ بشكل صحيح وأنه يجب تحديث كل من أركانه الأربعة لضمان قدرته على المساهمة كجزء من النهج الشامل. وفي هذا الصدد، اقترحت الورقة إجراء المزيد من التحديثات على قرار الجمعية العمومية ٣٩-١، التذييل هاء، "قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء في المطارات" على أساس الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات، الفصل الرابع. بالإضافة إلى ذلك، تطالب الورقة بضرورة وضع نهج شامل لإدارة نوعية الهواء حول المطارات. وفي حين دعمت القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بكتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لأنها تعزز التحكم في انبعاثات المحركات عند المصدر، شددت الورقة على ضرورة أن يوفر تنفيذ نظم الإدارة البيئية في المطارات أيضاً عمليات ضرورية لمعالجة مشكلات نوعية الهواء.

١٥-٩ وفي ورقة العمل WP/226، اعترفت أستراليا ونيوزيلندا بالتقدم الذي أحرزته الإيكاو فيما يتعلق بنظم الطائرات الموجهة عن بعد، وخاصة بالنسبة لسلامة الطيران والملاحة الجوية وأمن الطيران. وشاركت الورقة في المخاوف المتعلقة

بالقضايا الناشئة الناجمة عن تأثير الضوضاء على المجتمع من جراء عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد، وخاصة في المناطق المبنية والسكنية. وفي هذا الصدد، شجعت الورقة الدول على تبادل تجاربها في مجال الاستجابة لقضايا ضوضاء الطائرات المتعلقة بعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

١٥-١٠ وفي ورقة العمل WP/412، عرضت كوستاريكا والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية التقدم الذي أحرزته دول أمريكا اللاتينية في المجال البيئي، وذلك فيما يتعلق بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي، عملاً بالملحق السادس عشر والقرار ٣٩-١. وأفادت الورقة أن الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية قد شجعت بشكل استباقي المبادرات الرامية إلى تحسين الأداء البيئي من خلال اتخاذ جملة إجراءات من بينها خفض الضوضاء وتحسين نوعية الهواء المحلي، وخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، وتخطيط مرافق المطارات، الأمر الذي أدى إلى نشوء لوائح تنظيمية للطيران وأنشطة رئيسية أثمرت عن نتائج ناجحة.

١٥-١١ وفي ورقة العمل WP/140، اقترحت قطر إنشاء مجموعات إقليمية معنية بحماية البيئة والتخطيط والتنفيذ في مجال الطيران، والتي من شأنها توفير منصة للتعاون الإقليمي في معالجة التطورات البيئية الحالية في مجال الطيران والتحديات المستقبلية. وأشارت الورقة إلى أن ذلك يضمن عملية متسقة لوضع وتنفيذ برامج حماية البيئة في مجال الطيران بالإضافة إلى الوثائق الدولية والإقليمية ذات الصلة بطريقة تتم مواءمتها داخل الأقاليم بما يتسق مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

١٥-١٢ وفي ورقة العمل WP/261، أعربت الولايات المتحدة عن التزامها بالمضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت كجزء من الجهود الأوسع نطاقاً لدعم الابتكار في مجال النقل. كما أقرت الورقة بالعمل الجاري في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لوضع معايير لإصدار شهادات ترخيص ضوضاء الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت، وذكرت أن الاستمرار في إحراز تقدم في هذا المجال يتسم بأهمية كبيرة. وتجري معاينة السياسات واللوائح التنظيمية المتعلقة بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت وانبعاثات المحركات، وتقترح الورقة ضرورة استمرار المناقشات الفنية في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باتجاه تطوير القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالهبوط والإقلاع لتمكين دوائر الصناعة من المضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت. وأعربت عن ضرورة إجراء عملية مستندة إلى البيانات لتطوير القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت.

١٥-١٣ وفي ورقة العمل WP/374، أشار الاتحاد الروسي إلى العمل الجاري في إطار الإيكاو بشأن وضع قواعد قياسية دولية في الوقت المناسب لجميع أنواع طائرات الطيران المدني، ولا سيما للنقل الأسرع من الصوت، وأن العديد من الشركات قد قطعت بالفعل شوطاً كبيراً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت. وأبرزت الورقة أن الاتحاد الروسي يشارك بشكل ناشط في إجراء بحث شامل عن النقل الأسرع من الصوت في المستقبل ونظم الدفع الخاصة به، وسوف يوفر، إذا ما دعت الضرورة لذلك، موارد لدعم الإيكاو.

١٥-١٤ وفي ورقة العمل WP/260، طرح كل من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية آراء بشأن إدارة الضوضاء في المطارات، بما في ذلك أهمية النظر في العوامل غير الصوتية لتحديد استراتيجيات إدارة الضوضاء ووضع سياسات مناسبة تعالج مستويات التعرض لصوت الضوضاء، والإزعاج المرتبط بضوضاء الطائرات. واقترحت الورقة أيضاً إضافة إشراك المجتمع كعنصر شامل في نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات.

١٥-١٥ وفي ورقة العمل WP/175، شارك الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) وجهة نظره بشأن الحاجة إلى اتباع نهج متسق وموحد لوضع القواعد القياسية والسياسات العالمية من أجل ضمان التصدي لتأثير الطيران على البيئة. وأبرزت الورقة

الحاجة إلى قيام الإيكاو بمواصلة ضمان نزاهة واستقلالية العمليات والمعايير الفنية التي قد توفر سياقاً لقرارات سياسات الإيكاو ودعت الجمعية العمومية إلى تأكيد دعمها لنهج الإيكاو المتوازن حيال إدارة ضوضاء الطائرات. كما شاركت الورقة في الإعراب عن المخاوف بشأن انتشار الضرائب البيئية، التي لا تعالج التأثير البيئي للطيران بطريقة فعالة.

١٦-١٥ وفي ورقة العمل WP/225، اعترف المجلس الدولي للمطارات بالتقدم الذي أحرزته الإيكاو ورحب بالدراسة الاستكشافية المستمرة التي أجرتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على الطائرات الأسرع من الصوت للإبلاغ عن التأثيرات المحتملة للضوضاء والانبعاثات. كما شاركت الورقة في وجهات نظر المجلس الدولي للمطارات حول خصائص الضوضاء للوافدين الجدد في سوق الطائرات المدنية الأسرع من الصوت وامتثالهم للقواعد والتوصيات الدولية الحالية والمستقبلية المكافئة للضوضاء والانبعاثات للسرعات الأقل من سرعة من الصوت. وبالإضافة إلى ذلك، تناولت الورقة قضايا الفرقة الصوتية وتأثير عمليات الطائرات الأسرع من الصوت على الجمهور العام وتكامل الحركة التشغيلية.

١٧-١٥ وأقرت اللجنة ورقات العمل الخمس المقدمة لأغراض أخذ العلم. ولم يتم تقديمها إلى الاجتماع لكن يرد ملخص عنها أدناه:

١٨-١٥ في ورقة العمل WP/81، عرضت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية عملها لتحسين البيئة، واضعة بذلك مبادئ توجيهية تدعى "الورقة الخضراء". ويستند نطاق هذه الوثيقة إلى أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، وبالتحديد الإدارة البيئية والطاقة والمياه والمعالجة الشاملة للفضلات وإدارة المواد.

١٩-١٥ وفي ورقة العمل WP/372، أوجزت الهند التزامها بتحقيق نمو شامل ومستدام لقطاع الطيران في الهند، والنية والسعي لوضع السياسة الوطنية للطيران المراعي للبيئة، والرؤية والرسالة والأهداف الاستراتيجية ومجالات السياسة الرئيسية. وشددت الورقة على أن الهدف من هذه السياسة هو التخفيف من تأثير نمو الطيران على البيئة وضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران في الهند من خلال نهج شامل لمعالجة القضايا البيئية الحالية والمتوقعة في المستقبل.

٢٠-١٥ وفي ورقة العمل WP/409، قدمت جنوب أفريقيا تقريراً عن أنشطتها المضطلع بها لدعم العمل البيئي للإيكاو، من قبيل مساهماتها في أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران واستضافة اجتماع الفريق التوجيهي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران في ديسمبر/كانون الأول ٢٠١٩ في جنوب أفريقيا، ومساهماتها في أنشطة الإيكاو لبناء القدرات من أجل تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (إشارة إلى البند ١٧ من جدول الأعمال).

٢١-١٥ وفي ورقة العمل WP/474، اعترفت شيلي بأهمية استهداف استخدام مصادر الطاقة النظيفة والمتجددة والمستدامة في البنية التحتية للمطارات من أجل التوصل إلى القواعد القياسية المحايدة من حيث انبعاثات الكربون. وحثت شيلي الدول الأخرى على تصميم وتنفيذ التكنولوجيات القائمة لتحويل البنية التحتية للمطارات بطريقة مستدامة من أجل خفض التلوث البيئي المحلي.

٢٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/354، قدم المجلس الدولي للمطارات معلومات أساسية عن المطارات ووجهات نظر المجلس الدولي للمطارات بشأن حماية البيئة، بما في ذلك نوعية الهواء المحلي والضوضاء والاستدامة، فضلاً عن التشديد على دعم المجلس الدولي للمطارات لعمل الإيكاو بشأن حماية البيئة من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وغيرها من الوسائل.

٢٣-١٥ وفي ما يتعلق بعمل الإيكاو في مجال وضع قواعد الطائرات الأسرع من الصوت، أوصت اللجنة بأن تدعو الجمعية المجلس إلى أن يطلب من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تواصل عملها الجاري بشأن الطائرات الأسرع من

الصوت، مع إعطاء الأولوية للدراسة الاستكشافية. واقترحت إحدى الدول أنه ينبغي أن تولى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عنايتها للعمليات الأسرع من الصوت في المناطق المكتظة بالسكان أثناء الدراسة الاستكشافية. كما أحاطت اللجنة علماً بالآراء المتباينة في ما يتعلق بنهج وضع المعايير والعلاقة بين القواعد القائمة للطائرات دون سرعة الصوت وأسس وضع قواعد جديدة للطائرات الأسرع من الصوت، فضلاً عن قضية تقبل الجمهور، والحاجة إلى مراعاة السلامة والملاحة الجوية والجوانب الأخرى.

٢٤-١٥ وفي ما يتعلق بـ "نهج الإيكاو المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات"، أحاطت اللجنة علماً بالآراء المتباينة إزاء الحاجة إلى تحديث محتمل لـ "قيود التشغيل المحلية المتعلقة بالضوضاء"، على النحو المحدد في القرار ٣٩-١، المرفق (هـ)، على ضوء الغرض من القواعد القياسية الخاصة بالضوضاء في الملحق السادس عشر، المجلد الأول. وأحاطت اللجنة علماً بأن استكشاف العوامل غير الصوتية مدرج بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للفترة الثلاثية القادمة، وقد وافق عليه المجلس من ذي قبل. كما أحاطت علماً أيضاً بأن المقترحات المتعلقة بمشاركة المجتمع قد تم تناولها على النحو الصحيح في التحديث الذي اقترحه المجلس للقرار ٣٩-١، المرفق (ج)، في الورقة WP/57.

٢٥-١٥ وفي ما يتعلق بقضايا الضوضاء ذات الصلة بعمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد، أوصت اللجنة بأن تطلب الجمعية إلى المجلس تكليف لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالعمل على هذه القضايا، وذلك من خلال دعوة الدول إلى تبادل خبراتها في الاستجابة لقضايا ضوضاء الطائرات الناتجة عن عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد، وإلى تجميع هذه التجارب لتغدو بمثابة دليل توجيهي للدول عن أفضل الممارسات في هذا المجال.

٢٦-١٥ وافقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

القرار ١/١٥: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي.

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٩-١، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٩-١ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعثات محركات الطائرات.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار xx-٤٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" والقرار xx-٤٠: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة الأربعين 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

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 ٤٠-xx: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ" والقرار ٣٩-٣: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)"، تحل محل القرارين ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣.

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 استخدام الأراضي، ومشاركة المجتمعات المحلية، 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.

وإقراراً 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.

وتسليماً 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.

وإقراراً بأنه يجري بوتيرة سريعة إعداد التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران وأنه سيتعين على الإيكاو القيام بالكثير لمواكبة ترخيص هذه التكنولوجيات الجديدة في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛

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 يؤدي دوراً في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فردياً أو جماعياً 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.

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

وبالنظر إلى أهمية أحدث المعلومات عن تأثير ضوضاء الطائرات في الحاضر والمستقب، وذلك على النحو المبين في اتجاهات الإيكاو في مجال البيئة على المستوى العالمي، من أجل دعم اتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم** 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 بمسؤوليتها ومسؤولية 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 بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

- (أ) الحد أو الخفض من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات.
- (ب) الحد أو الخفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.
- (ج) الحد أو الخفض 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 للواقع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.
- ٤- **تطلب** من المجلس أن يتابع عن كتب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛
- ٥ **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.
- ٦- **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.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الواقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات واستهلاك الطائرات للوقود وكفاءة الوقود في نظام الطيران وانبعاثات الجسيمات الدقيقة وأكاسيد النتروجين 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.
- ٨- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الإيكاو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول الأعضاء على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٩- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الإيكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ١٠- **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.
- ١١- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا 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، وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثالث من الملحق السادس عشر بعنوان: "انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات"، والذي يتضمن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات وأخطر الدول الأعضاء بذلك.

وإقراراً بتوصية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لكتلة ورقم انبعاثات الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، والتي ستشكل بعد اعتمادها المجلد الثاني من الملحق السادس عشر؛

وإقراراً بأن القاعدة القياسية بشأن الترخيص لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة تمثل مقارنة فنية لتكنولوجيات الطيران المصممة للاستخدام في عمليات الترخيص لانبعاثات الجسيمات الدقيقة وترخيص مستويات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، على التوالي، ولم تصمم لتستخدم أساساً يركز 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 بضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات؛

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول وتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

وإقراراً بأن التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران يجري إعدادها بوتيرة سريعة، بما في ذلك الطائرات الهجينة والإلكترونية.

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 ١/١/٢٠٠٦؛
- ٢- **ترحب** باعتماد المجلس، في، مارس ٢٠١٤ القواعد القياسية الجديدة الأكثر صرامة بشأن الضوضاء التي تم تطبيقها في ٣١/١٢/٢٠١٧ أو بعد هذا التاريخ، وفي ٣١/١٢/٢٠٢٠ 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 تم تطبيقها اعتباراً من ١/١/٢٠١٨ أو بعد هذا التاريخ تطبيقها على الطائرات ذات المراوح القلابية؛
- ٤- **ترحب** باعتماد المجلس في ١/٣/٢٠١٧ قاعدة قياسية جديدة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات من المقرر تطبيقها اعتباراً من ١/١/٢٠٢٠ أو بعد هذا التاريخ على أنواع الطائرات الجديدة التي تزيد كتلتها القصوى عند الإقلاع على ٦٠ طناً واعتباراً من ١/١/٢٠٢٣ 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 ١/١/٢٠٢٣ أو بعد هذا التاريخ؛
- ٥- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠١٧ القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي من المقرر تطبيقها اعتباراً من ١/١/٢٠٢٣ أو بعد هذا التاريخ على الطائرات التي لا تزال قيد الإنتاج والتي يتوقف إنتاجها في ١/١/٢٠٢٨؛
- ٦- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠١٧ للقاعدة القياسية بشأن انبعاثات كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من جميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفائثة التي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويقع تاريخ صنع كل محرك فيها في ١/١/٢٠٢٠ أو يتجاوز ذلك، وكذلك قيام "لجنة حماية البيئة" بوضع القاعدة القياسية الجديدة بشأن انبعاثات كتلة وعدد الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لجميع محركات الطائرات التوربينية المروحية والنفائثة التي يتجاوز دفعها المقدر ٢٦,٧ كيلونيوتن ويجب تطبيقها في ١/١/٢٠٢٣؛
- ٧- **تحث** الدول على الإقرار بأن القواعد القياسية الخاصة بترخيص انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لم تُصمم لاستخدامها كأساس لفرض القيود التشغيلية والرسوم على الانبعاثات؛
- 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** من المجلس أن يتابع عن كثب التكنولوجيات الابتكارية ومصادر الطاقة الجديدة لأغراض الطيران من أجل الترخيص لهذه التكنولوجيات في مجال البيئة وفي الوقت المناسب، حسب الاقتضاء؛
- ١٠- **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.
- ١١- **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؛

- ١٢- **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؛
- ١٣- **تحث** الدول الأعضاء على أن تتابع، حسب ما هو ملائم، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٥) من هذا المرفق؛
- ١٤- **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 الوقع 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.

وإقراراً بأن الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يُبرز دور إشراك المجتمعات المحلية كمكون أساسي لسياسة شاملة تتعلق بإدارة الضوضاء.

ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن لإرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات [Doc 9829] قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكاً لضرورة موازنة 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.

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

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

وإدراكاً 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 علماء 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، إذا ما اتخذت الدول الأعضاء في الإيكاو عدداً من الإجراءات الطموحة لتحقيق هذا السيناريو.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تتشاهد** 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 التعديلات 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) المشاركة مع المجتمعات المحلية في الوقت المناسب وبشكل منسق، وذلك وفقاً للمبادئ المحددة في الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الصادر عن الإيكاو؛
- (ج) ضمان أن يتوافق تطبيق أي تدابير لخفض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.
- (د) 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) التأكد من إتاحة وترسيخ الارشادات المناسبة بشأن مشاركة المجتمعات المحلية إلى الدول؛
(د) 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 قيودا 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 تتظر 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 وتفرض 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 ضوابطها 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 بزمان معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتثل 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، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.
- (ب) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه، قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.
- (ج) ألا تفرض، قبل انتهاء الفترة المذكورة، قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، 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 مقررة 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 التعديلات 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 تنظر تبعاً 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 خصيصاً 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.

وتسليماً منها بأنّ هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو.

وتسليماً منها بأنّ الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وتسليماً منها بأنّ القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وخصوصاً بأنّ 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 أنّها قد وُضعت لأغراض الترخيص لا غير؛

وتسليماً منها على وجه الخصوص بأنّ 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 مدعوماً بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.**

٢- **تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتلك 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 وفقاً 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 تمتلك 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 وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.**

(ب) **إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن.**

(ج) **الاقتصر على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلاً من سحب الطائرات تماماً 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، لتجنيبهم 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- وتحت الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تتمثل 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 والإدارة البيئية.

وإقراراً بأن الكتاب الدوري رقم ٣٥١ الذي أصدرته الإيكاو بعنوان "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" يكمل السياسة الحالية لإدارة ضوضاء الطائرات في المطارات والمناطق المحيطة بها.

وإقراراً بمجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية كمصدر من المصادر المفيدة لسياسات الإدارة السليمة بيئياً بالمطارات 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، بما في ذلك من خلال مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات التي تراعي الاعتبارات الإيكولوجية.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

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

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة 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 بالفرقة الصوتية والبحاث والمشاريع المتعلقة بالطائرات الأسرع من الصوت.

وإقراراً بأن منح ترخيص صلاحية الطيران لطائرة أسرع من الصوت يمكن أن يحدث ضمن الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥، والحاجة إلى دراسة استطلاعية تهدف إلى فهم الآثار الناجمة عن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت وتبعات ذلك على ضوضاء المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد** من جديد على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة 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 بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقة 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 بالمواصفات 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 التأكد 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.

وإقراراً بأعمال لجنة حماية البيئة بشأن الاستعراض المتكامل الأول وتكنولوجيات المحركات وتحديد الأهداف التكنولوجية على المدى المتوسط (٢٠٢٧) وال المدى البعيد (٢٠٣٧) فيما يخص الضوضاء واحتراق الوقود والانبعاثات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي قد شهدت انخفاضاً كبيراً 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 ازدياداً 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 بالوضوء 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- **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.

٥- **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.

٦- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

- ٧- **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.
- ٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات.
- ٩- **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.
- ١٠- **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.
- ١١- **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.

- انتهى -