



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٦ : حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي

تعزيز الشفافية في عملية وضع القواعد القياسية التي تطبقها  
لجنة حماية البيئة لأغراض "الصرامة المزدوجة"

(مقدمة من الصين والدول الأربعة والخمسين للجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك))

#### الموجز التنفيذي

يقر معدو ورقة العمل هذه بالتقدم الذي أحرزه الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة ويعربون عن ترحيبهم بعملية "الصرامة المزدوجة" للتعامل مع العلاقات المتبادلة فيما بين القواعد القياسية للترخيص في مجال البيئة. كما يرى معدو هذه الورقة ضرورة أن تواظب لجنة حماية البيئة على تحديث التحليل القائم على البيانات في عملية وضع القواعد القياسية. ولكن لتحسين موثوقية النتائج المستمدة من التوجهات البيئية وتحليل التكاليف والمنافع، لا بد من تعزيز الشفافية في النموذج وقاعدة البيانات المستخدمين.

ويجب استخدام البيانات الصادرة عن السلطة المرخصة المعنية باعتبارها المصدر الأول للمعلومات التي يقوم عليها تحليل الصرامة، بدلا من استخدام البيانات الناتجة عن النماذج وقواعد البيانات. وفي الوقت ذاته، ثمة حاجة إلى إجراء تحليل للكلفة الاقتصادية والجدوى الفنية، مما سيؤدي إلى تكاليف مالية وفنية إضافية. وفي هذا السياق، تبرز الحاجة إلى دعم البلدان النامية بطريقة متوازنة في عملية صنع القرارات النهائية.

الإجراء : الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علما بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه والإشادة بجهود لجنة حماية البيئة ومساهماتها في إدخال التعديلات على القواعد القياسية التي تعنى بحماية البيئة في مجال الطيران؛

(ب) توصية مجلس الإيكاو بتحسين عملية وضع القواعد القياسية في لجنة حماية البيئة بإكسابها قدر أكبر من الشفافية والطابع العملي والقوة؛

(ج) توصية المجلس بإعطاء الأولوية إلى عمل لجنة حماية البيئة بشأن طرز الطائرات الجديدة، فقط فيما يخص تحليل "الصرامة المزدوجة" للقواعد القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطائرات.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "حماية البيئة".
الآثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	الملحق السادس عشر — حماية البيئة الوثيقة Doc 9501 - الدليل الفني للبيئة تقرير الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران

<sup>1</sup> الطبعتان الانجليزية والصينية مقدمتان من الصين.

## ١- المقدمة

١-١ اعتمدت غالبية الدول الأعضاء في الإيكاو القواعد والتوصيات الدولية في مجال البيئة التي أعدتها لجنة حماية البيئة، باعتبارها لجنة فنية تابعة للمجلس. وبالتالي، تعكف الهيئات التنظيمية للطيران المدني على تحديث اللوائح الوطنية على أساس هذه القواعد والتوصيات الدولية.

٢-١ وأعدت سلسلة من التوصيات الفنية الأساسية، بما في ذلك تعديلات على المجلدات الأولى (ضوضاء الطائرات) والثاني (انبعاثات المحركات) والثالث (انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات) والرابع (خطة كورسيا) من الملحق السادس عشر في إطار الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة في فبراير ٢٠٢٢، وذلك حرصاً على تحديث القواعد والتوصيات الدولية لتستخدمها الدول الأعضاء في الإيكاو.

٣-١ وأثناء الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة، ستجري اللجنة "عملية متكاملة لوضع القواعد القياسية، مع الامتثال لاختصاصات لجنة حماية البيئة، بالنسبة إلى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وضوضاء الإقلاع والهبوط الناتجة عن الطائرات التي تقل سرعتها عن سرعة الصوت، وسينتج عن ذلك فرض مستويات تنظيمية أكثر صرامة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون وضوضاء الإقلاع والهبوط."

## ٢- المناقشة

١-٢ تنص اختصاصات لجنة حماية البيئة على أن "تراعي اللجنة في إطار عملها فاعلية وموثوقية خطط الترخيص من ناحية الجدوى الفنية والمعقولة الاقتصادية والمنفعة البيئية التي يجب تحقيقها".

٢-٢ كما تحتاج لجنة حماية البيئة إلى النظر في العلاقات التبادلية المحتملة بين التدابير المتخذة من أجل السيطرة على الضوضاء وعلى انبعاثات المحركات، والتي ترد في اختبار "تحليل الصرامة المزدوجة"، مما يعني أنه في الاجتماع الثالث عشر المقبل للجنة حماية البيئة، ستحتاج اللجنة إلى الاستعانة بأكبر قدر من الموارد المتوفرة من أجل تعديل قاعدتي ضوضاء الإقلاع والهبوط وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطائرات معاً. وبالنسبة للطائرات التي تفوق سرعتها سرعة الصوت، ستعد لجنة حماية البيئة القواعد والتوصيات الدولية بشأن ضوضاء الإقلاع والهبوط إلى جانب شروط ترخيص انبعاثات المحركات. كما اقترح أن تطبق في المستقبل عملية متكاملة لإعداد القواعد القياسية الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة وأكاسيد النتروجين الصادرة عن المحركات التوربينية.

٣-٢ ومن أجل دعم عمل لجنة حماية البيئة في وضع القواعد القياسية، أنشأت اللجنة عملية لتحليل المنافع والتكاليف استناداً إلى البيانات وذلك دعماً لعملية صنع القرارات النهائية. وساهم استخدام قواعد البيانات والنماذج البيئية في ضمان قوة القواعد القياسية النهائية وقبولها على نطاق واسع. كما استخدمت هذه النماذج وقواعد البيانات في تحليل التوجهات البيئية وجدوى الأهداف الطموحة الطويلة الأجل في مجال المناخ.

٤-٢ ونظراً إلى أهمية قواعد البيانات ووضع النماذج في إعداد القواعد القياسية، ثمة حاجة إلى تعزيز شفافية عملية إعداد النماذج وصنع القرارات.

٥-٢ ومتى أعدت القواعد القياسية على أساس اختصاصات لجنة حماية البيئة، يعتقد أنه يجب عدم استخدام إلا البيانات المتوفرة الفعلية الصادرة عن سلطات الترخيص المعنية بإثبات الامتثال كخيار أول من أجل دعم تحليل الصرامة بدلاً من استخدام البيانات المماثلة لبيانات الترخيص من مصادر أخرى. ويمكن لاستخدام البيانات الفعلية أن يزيد من قوة القواعد القياسية النهائية الخاصة بالترخيص.

٦-٢ وجرى تنفيذ أحدث القواعد القياسية الخاصة بضوضاء الطائرات الواردة في الفصل الرابع عشر بالكامل حتى عام ٢٠٢٠. وبينما تثبت بيانات الترخيص ذات الصلة أن الصرامة يمكن زيادتها بشكل ملائم، يجب مراعاة الكلفة المحتملة الناشئة عن تحديث أسطول الطائرات قيد الخدمة لاستيعاب أي شرط ممكن للصرامة، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية، عند اتخاذ القرارات النهائية.

٧-٢ وبما أن الفقرة الرابعة من المرفق هـ) بقرار الجمعية العمومية ٤٠-١٧ بشأن الضوضاء ونوعية الهواء "تحث الدول أيضاً على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات التي تمتثل بموجب شهادتها الأصلية أو المتجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع والفصل الرابع عشر من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولأي مستويات صرامة أخرى يعتمدها المجلس"، تعيد ورقة العمل هذه التأكيد على أن في اختبار "تحليل الصرامة المزدوجة" المقترح إجراؤه في أثناء الاجتماع الثالث عشر للجنة حماية البيئة ينبغي عدم فرض أي قيود تشغيلية على أساس مستويات ترخيص الضوضاء فقط، وأنها لن تكون مطبقة إلا على "الطرز الجديدة" من الطائرات.

٨-٢ وبالنسبة للقواعد القياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطائرات منذ تنفيذها بدءاً من ١/١/٢٠٢٠، لم يستكمل ترخيص ثاني أكسيد الكربون سوى نموذج طائرة واحد، ولا يعتبر ذلك كافياً لدعم عملية وضع قواعد قياسية كاملة. وبالتالي، رغم إن "تحليل الصرامة المزدوجة" يعد محاولة جديّة لإبراز العلاقات التبادلية القائمة فيما بين القواعد القياسية، يقترح عدم تحديث الشروط التنظيمية الحالية لترخيص ثاني أكسيد الكربون. كما قد يسمح ذلك أيضاً لسلطات الطيران المدني باكتساب خبرة كافية لتحديث المعلومات في المستقبل.

٩-٢ ولاشك في أن صناعة الطيران الدولي تتعرض لضغوط كبيرةٍ لخفض انبعاثات غازات الدفيئة بشكل عام بالرغم من أنه بالكاد بدأ يتجاوز جائحة فيروس كورونا. ولكن يجب ألا يشكل ذلك سبباً لتحديث القواعد القياسية الخاصة بثاني أكسيد الكربون الناتج عن الطائرات بطريقة متسّعة. كما يجب إجراء تحليل للكلفة الاقتصادية والجدوى الفنية، مما سيؤدي إلى كلفة مالية وفنية إضافية. كما لا بد من دعم البلدان النامية بطريقة متوازنة في عملية صنع القرارات النهائية.

### ٣- الخلاصة

١-٣ إن الجمعية العمومية مدعوة للقيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه والإشادة بجهود لجنة حماية البيئة ومساهماتها في إدخال التعديلات على القواعد القياسية الخاصة بحماية البيئة في مجال الطيران؛

ب) توصية مجلس الإيكاو بتحسين عملية وضع القواعد القياسية في لجنة حماية البيئة بإكسابها قدر أكبر من الشفافية والطابع العملي والقوة؛

ج) توصية المجلس بإعطاء الأولوية إلى عمل لجنة حماية البيئة بشأن طرز الطائرات الجديدة فقط فيما يتعلق بتحليل "الصرامة المزدوجة" للقواعد القياسية الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطائرات.

— انتهى —