



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

الطيران المدني والبيئة

(ورقة مقدمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه تقريرا عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن قضايا تتعلق بالطيران المدني والبيئة. وتستند هذه الورقة في المقام الأول إلى أنشطة اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك اجتماعها الثامن. وتتضمن أيضا أنشطة للأمانة العامة ذات صلة بالموضوع وتعاونها مع المنظمات الأخرى. أما الأنشطة المرتبطة بتغير المناخ فيجري تناولها في ورقة عمل منفصلة.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) دعم العمل المتواصل للجنة حماية البيئة والأمانة العامة للإيكاو بشأن قضايا تتعلق بالطيران المدني والبيئة؛

(ب) النظر في المعلومات الواردة في ورقة العمل هذه كمرجع لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢.

الأهداف الإستراتيجية	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي C، حماية البيئة - تقليص الأثر المعاكس للطيران المدني الدولي على البيئة.
الأثار المالية:	لا يلزم أي موارد إضافية. ويتوقع إنجاز الأعمال المرتبطة بالأمانة العامة في إطار الموارد المدرجة في مشروع الميزانية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣.
المراجع:	A37-WP/24, Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality. A37-WP/25, Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate Change A37-WP/26, Present and Future Aircraft Noise and Emissions Trends Doc 9938, Report of the Eight Meeting of the Committee on Aviation Environmental Protection

١- المقدمة

١-١ ما يرح المجلس بنفذ على نطاق واسع أنشطة المنظمة المرتبطة بالبيئة اعتمادا على لجنة حماية البيئة، التي تساعد المجلس على صياغة السياسات، وإعداد وتحديث القواعد والتوصيات الدولية بشأن ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عن محركاتها. وتتألف لجنة حماية البيئة في الوقت الراهن من ٢٣ دولة عضو ومراقبين من ١٣ منظمة ودولة. وتتمتع أيضا بسلطة إجراء دراسات محددة، حسب موافقة المجلس، فيما يتعلق بالسيطرة على ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عن محركاتها.

٢-١ وعقدت لجنة حماية البيئة اجتماعا واحدا (الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة في فبراير ٢٠١٠) منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية (تقرير الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران). وتواصل لجنة حماية البيئة برنامج عملها بين الاجتماعات الرسمية، بواسطة الأفرقة العاملة، ومراكز التنسيق والاجتماعات السنوية للفريق التوجيهي التابع لها.

٣-١ وخلال الجلسة الرابعة من الدورة ١٩٠ للمجلس المزمع عقدها في ٢٥/٥/٢٠١٠، استعرض المجلس وأقر التوصيات الصادرة عن الاجتماع الثامن للجنة بما في ذلك إحالة اقتراحات إدخال التعديلات على الملحق ١٦ - حماية البيئة، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات، والمجلد الثاني - انبعاثات محركات الطائرات على الدول والمنظمات لإبداء تعليقاتها عليها. واتسمت التعديلات التي أدخلت على المجلد الأول بطابع فني تفصيلي بهدف تحديث وتحسين مستوى إجراءات الترخيص. وشملت التعديلات التي أدخلت على المجلد الثاني، عدة أمور ضمن عمليات تحديث فنية أخرى، قاعدة قياسية جديدة لأكاسيد النيتروجين (القاعدة القياسية للاجتماع السادس للجنة حماية البيئة فيما يخص أكاسيد النيتروجين)، التي تحسّن مستوى القاعدة القياسية الحالية للاجتماع السادس للجنة بنسبة ١٥ في المائة مع تحديد تاريخ فعلي هو ٢٠١٣/١٢/٣١ وكذلك خفض إنتاج المحركات وفقا للقاعدة القياسية للاجتماع السادس للجنة فيما يخص أكاسيد النيتروجين (القاعدة القياسية الحالية) مع تحديد تاريخ فعلي هو ٢٠١٢/١٢/٣١. وقد أحيل كتاب المنظمة بشأن التعديلات المقترحة في يونيو ٢٠١٠ كي تبدي الدول والمنظمات الدولية تعليقاتها. ويتوقع اعتماد القواعد والتوصيات الدولية بصيغتها الجديدة بحلول شهر نوفمبر ٢٠١١، وذلك في حالة الموافقة عليها.

٤-١ بالإضافة إلى تحديث القواعد القياسية، أجرت لجنة حماية البيئة دراسات قيمة وأعدت موادا إرشادية جوهرية في مجال ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها. ويتضمن التذييل بورقة العمل هذه قائمة بهذه المنشورات.

٥-١ ولتحقيق هدف الحد من الآثار العكسية للطيران المدني العالمي على البيئة إلى أدنى حد، يجب على الإيكاو والجهات المعنية التابعة لها أن تجد توازنا مناسباً بين نمو النقل الجوي في المستقبل ونوعية البيئة.

٦-١ وتقدم الأقسام التالية لمحة عن أنشطة الإيكاو فيما يخص حماية البيئة في مجال الطيران.

٢- أنشطة وضع النماذج

١-٢ طلبت الجمعية العمومية في دورتها الأخيرة أن يواظب المجلس على تقييم أثر انبعاثات محركات الطائرات في الحاضر والمستقبل ومواصلة إعداد الأدوات اللازمة لتحقيق هذا الغرض. وقد أنجزت لجنة حماية البيئة عملا جوهريا لتحديد وتقييم النماذج الملائمة التي تتيحها الدول لتقدير ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها. وبناء عليه، كان من الممكن إجراء تقييم معمق لاتجاهات ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي وتغير المناخ باستخدام نماذج مختلفة في إطار الافتراضات نفسها. وتقدم ورقة العمل A-WP/26 بعنوان "الاتجاهات الحالية والمستقبلية لضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها" معلومات مفصلة في هذا الصدد.

٣- ضوضاء الطائرات

النهج المتوازن لإدارة الضوضاء

٣-١ يجري حاليا تعديل الوثيقة "إرشادات بشأن النهج المتوازن المتعلق بإدارة ضوضاء الطائرات" (Doc 9829) التي أعدتها لجنة حماية البيئة على أساس منهجيات تحليل مدى التجاوز العمراني في بعض مطارات الدول. وهذه المنهجيات الموثقة تقدم أمثلة عن كيفية وصف المسائل المتعلقة بالتجاوز العمراني وتقييمها وإحصائها بطريقة منهجية.

خفض ضوضاء الطائرات عند المصدر

٣-٢ لم تُقترح أي قواعد قياسية جديدة تتعلق بوضواء الطائرات في الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة. غير أنه لوحظ وجود دعم عام لإجراء مزيد من التحليلات من أجل تقييم سيناريوهات الصرامة وستتعرض لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع المزمع عقده في عام ٢٠١٣ نتائج التقييم.

٣-٣ وأعدت عملية تحديث شاملة للوثيقة (Doc 9501) "الدليل الفني البيئي بشأن استخدام الإجراءات في الترخيص لضوضاء الطائرات". وستنشر باعتبارها المجلد الأول للوثيقة Doc 9501.

٣-٤ بالنسبة لتكنولوجيات خفض الضوضاء، قدم فريق خبراء مستقلين أنشأته لجنة حماية البيئة أهدافا متوسطة الأجل (١٠ سنوات) وطويلة الأجل (٢٠ سنة) تتعلق بأربعة أنواع أو فئات من الطائرات على النحو التالي:

هامش الفصل الرابع (الضوضاء المتصورة الفعلية مقاسة بالديسيبل)		فئة الطائرات
على الأجل المتوسط (٢٠١٨)	على الأجل الطويل (٢٠٢٨)	
٤,٦±١٣,٠	٥,٥±٢٠,٠	الطائرة الإقليمية
٤,٦±٢١,٠	٥,٥±٢٣,٥	الطائرة ذات المحركين قصيرة ومتوسطة المدى
٤,٦±٢٠,٥ ^١	٥,٥±٢٣,٥	الطائرات ذات المحركين بعيدة المدى
٤,٦±٢١,٠	٥,٥±٢٣,٥	العربات الرباعية بعيدة المدى

٣-٥ في ضوء المقارنة مع خط أساس الطائرات الحالية، توضح الأهداف أن هناك ما يبعث على التفاؤل في خفض الضوضاء بالنسبة للطائرات الكبيرة نظرا لوجود نطاق أوسع للتكنولوجيات التي يمكن أن تسري على هذه الطائرات.

التدابير التشغيلية

٣-٦ مضت المنظمة في تحليل القضايا الناشئة من قبيل الشواغل المتزايدة إزاء ضوضاء الطائرات على مسافة بعيدة من المطارات، والتطور المحتمل لمحركات الطائرات ذات الأجنحة الدوارة، وأوجه الترابط التشغيلية بين الضوضاء والانبعاثات. ولم تتوقف لجنة حماية البيئة أيضا عن إحصاء منافع البيئة التي تتحقق نتيجة الإجراءات التشغيلية التي تخفض إلى أدنى حد من تعرض المجتمعات الواقعة بالقرب من المطارات للضوضاء مثل عمليات الهبوط المستمرة. بالإضافة إلى ذلك، وفي ضوء معلومات إضافية مجمعة عن التقييم البيئي للبحث في إجراءات التخفيف من الضوضاء، وإعداد وتنفيذ

^١ - الهدف هو قيام أفرقة الخبراء المستقلين بتحديث بعد عرض الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة.

المشاريع منذ انعقاد الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة، يجري الآن تحديث الوثيقة " استعراض البحث في إجراءات التخفيف من الضوضاء ونتائج التطوير والتنفيذ" (Doc 9888).

القيود التشغيلية: دراسة حظر ضوضاء الطائرات ليلاً

٣-٧ طُرحت مسألة حظر الطيران ليلاً خلال الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو ونوقشت فيما بعد خلال الدورة السادسة والثلاثين وكذلك في مجلس الإيكاو. ونتيجة لذلك، كُلفت لجنة حماية البيئة بمهمة دراسة هذه المشكلة. وركزت دراسة أولية أجرتها لجنة حماية البيئة على نطاق ومجال مشكلة حظر الطيران ليلاً. وشملت الخطوة التالية تقدير الأثر البيئي لعمليات حظر الطيران ليلاً على بلدان المقصد استناداً إلى دراسات الحالة في جنوب إفريقيا والهند. وتم التوصل إلى استنتاج مفاده أنه في حين قد تشكل عمليات حظر الطيران ليلاً في أوروبا عاملاً مساهماً في تحقيق حركات الطائرات أثناء الليل في بعض المطارات التي شملتها دراسات الحالة، قد يوجد عدد من العوامل المؤثرة الأخرى مثل المناطق الزمنية، واقتصاديات شركات الطيران وطلبات الركاب.

٤- انبعاثات محركات الطائرات

نوعية الهواء المحلي: خفض انبعاثات محركات الطائرات عند المصدر

٤-١ أوصى الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة بزيادة الصرامة فيما يخص القواعد القياسية للانبعاثات في المجلد الثاني من الملحق ١٦ - انبعاثات محركات الطائرات (انظر الفقرة ١-٣). كما جرت الموافقة على إصدار نسخة جديدة من دليل البيئة الفني بشأن الانبعاثات بغرض تعزيز مطابقة تنفيذ الإجراءات الفنية الواردة في المجلد الثاني من الملحق ١٦، وإسداء المشورة إلى سلطات الترخيص ومقدمي طلبات الحصول عليها فيما يخص المعنى المتوخى من هذا الملحق وتلك الإجراءات المحددة التي تعتبر مقبولة عند إظهار المطابقة مع هذه القواعد القياسية. وستنشر هذه الوثيقة باعتبارها المجلد الثاني للوثيقة Doc 9501.

٤-٢ وفيما يخص انبعاثات الجسيمات الدقيقة، وافق الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة على التركيز على الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لأن العلوم حققت مزيداً من التقدم هذا المجال، مقارنة مع الجسيمات المتطايرة. وهناك هدف يتمثل في وضع شرط للتخصيص بحلول عام ٢٠١٣ وقاعدة قياسية للتخصيص بحلول عام ٢٠١٦.

٤-٣ وأدى الاستعراض الأول لفريق الخبراء المستقلين لتكنولوجيات مراقبة أكاسيد النيتروجين للطائرات، الذي جرى في مارس ٢٠٠٦، إلى تحديد الأهداف التكنولوجية التالية المتعلقة بأكاسيد النيتروجين:

٢٠١٦، أجل متوسط، مستويات الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة - $45\% \pm 2.5\%$ (من الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة) بمستوى ضغط ٣٠ PR

٢٠٢٦، أجل طويل، مستويات الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة - $60\% \pm 5\%$ (من الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة) بمستوى ضغط ٣٠ PR

٤-٤ وطلبت المنظمة أن تجري أفرقة الخبراء المستقلين استعراضاً ثانياً لتقييم التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف والقيام، عند الحاجة، بتحديث الأعمال المنجزة في السابق. ونتيجة لهذا الاستعراض الثاني، خلصت أفرقة الخبراء المستقلين إلى أن الأدلة على وجود أثر لأكاسيد النيتروجين أصبحت اليوم أكثر إقناعاً بالنسبة لتغير المناخ ونوعية الهواء مما كانت عليه قبل ثلاث سنوات مضت. وتقرر الإبقاء على الأهداف ذاتها مع التوصية بزيادة الاستعراض خلال فترة ثلاث سنوات وتوسيع نطاق فريق الخبراء المستقلين.

تغير المناخ: خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطائرات عند المصدر

٥-٤ على غرار التكنولوجيات المتعلقة بخفض الضوضاء وأكاسيد النيتروجين، طلبت لجنة حماية البيئة في اجتماعها السابع المنعقد في عام ٢٠٠٧ الحصول على مشورة أفرقة الخبراء المستقلين بشأن آفاق خفض احتراق وقود الطائرات اعتمادا على التطورات التكنولوجية التي حصلت على مدى عشر سنوات وعشرين سنة، استنادا إلى آثار "التكنولوجيات الهامة" بشأن احتراق/كفاءة الوقود، وكذلك مزيج من التطورات بالنسبة للطائرات والمحركات على السواء، بما في ذلك إمكانية إراجها على نحو أفضل. وبعد العملية المنفذة على مرحلتين، انعقدت حلقة عمل بشأن تكنولوجيا خفض احتراق الوقود في أوائل عام ٢٠٠٩ وجرى استعراض رسمي بقيادة فريق الخبراء المستقلين في مايو ٢٠١٠. وأحرز فريق الخبراء المستقلين تقدما كبيرا منذ ذلك الحين بشأن توحيد المعلومات المتلقاة بغية وضع أهداف تكنولوجية واضحة المعالم ومختصرة تتعلق باحتراق وقود الطائرات.

٦-٤ وبعد إصدار مجلس الإيكاو توصية لإعداد قاعدة قياسية عالمية بشأن ثاني أكسيد الكربون بالنسبة للطائرات الجديدة، أجرت لجنة حماية البيئة وأفرقتها العاملة الفنية تحليلا أوليا تيسيرا للمناقشات بشأن احتمال وضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون. وشمل هذا التحليل الأولي قضايا تتعلق بالمقاييس، والحدود القصوى للتطبيق، وطرائق الترخيص. وفي ضوء التحليل الأولي وتأكيد قيادة الإيكاو في مجالي الطيران وتغير المناخ، وضعت خطة متينة بل وطموحة ترمي إلى النظر في وضع قاعدة قياسية تتعلق بثاني أكسيد الكربون في الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة المزمع عقده في عام ٢٠١٣.

التدابير التشغيلية

٧-٤ إن التدابير التشغيلية، لا سيما مبادرات إدارة الحركة الجوية، تنطوي على إمكانية توفير كم هائل من الانبعاثات المرتبطة بنوعية الهواء المحلي وتغير المناخ العالمي. وقد أحرز تقدم كبير في تحديث الكتاب الدوري للإيكاو بشأن فرص تشغيلية للتقليص من استخدام الوقود وتخفيض الانبعاثات (الكتاب الدوري 30 Cir). وأعيد كتابة عدة فصول تتناول كيفية تشغيل الطائرة أثناء الخدمة. ويتوقع الانتهاء من الأعمال المتبقية المرتبطة بأداء الطائرات وإدارة الحركة الجوية بحلول عام ٢٠١٣.

٨-٤ وأحرز فريق الخبراء المستقلين المعنيين بالأهداف التشغيلية الذي أنشأته لجنة حماية البيئة تقدما كبيرا للنظر في التوصيات المتعلقة بالضوضاء، وأكاسيد النيتروجين واحتراق الوقود وإصدارها فيما يتعلق بالأهداف التشغيلية للحركة الجوية في الأجل المتوسط (١٠ سنوات) والأجل الطويل (٢٠ سنة). وانتهى هذا الفريق من إجراء تقييم أولي للقدرات التشغيلية وقدم نتائجها إلى لجنة حماية البيئة في اجتماعها الثامن. وسيواصل هذا العمل تحسين مستوى التحليل ومن المتوقع إعداد تقرير كامل مع مجموعة من الأهداف المتعلقة بخفض الضوضاء، وأكاسيد النيتروجين واحتراق الوقود من المبادرات التشغيلية كي يعرض على الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة المزمع عقده في عام ٢٠١٣.

٩-٤ وأدخلت عمليات تحديث على الوثيقة "لليل إرشادات نوعية الهواء في المطارات" (Doc 9889) مع تقديم معلومات مفصلة عن العوامل التنظيمية المحفزة لنوعية الهواء، ومصادر الانبعاثات المتعلقة بالطائرات وغير المتعلقة بالطائرات لمعالجة الوسائل اللازمة لاحتساب الانبعاثات وما يترتب عنها من تراكمات ملوثة للهواء، ومخططات لقياس نوعية الهواء المحيط بالمطارات واستخدام حسابات النمذجة لتأكيد وضعية نوعية الهواء المحلي.

١٠-٤ وما من شك أن التحسينات على الأداء التشغيلي يمكن أن تحقق تخفيضا كبيرا للانبعاثات ويمكن تنفيذها في الأجل القصير. ولوحظ إحراز تقدم هائل في هذا المجال خلال السنوات القليلة الماضية مع إدراج مبادرات إقليمية مثل

مبادرة المحيط الأطلسي بشأن تبادل التشغيل من أجل خفض الانبعاثات، ومبادرة آسيا وجنوب المحيط الهادئ لخفض الانبعاثات وكذلك وضع مزيد من الإجراءات المتعلقة بالاقتراب مثل عمليات الهبوط المستمرة. وفي ضوء المنافع البيئية للتحسينات التشغيلية، هناك حاجة إلى وضع طرائق لاحتساب ورصد هذه المنافع بشكل متناسق، من المنظورين التشغيلي والبيئي. واتخذت عدة تدابير في هذا المجال ستساعد المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، وأفرقة لجنة الملاحة الجوية ولجنة حماية البيئة على توطيد أو اصر التعاون.

٤-١١ وفي يونيو ٢٠٠٨، نشرت الإيكاو على موقعها أداة لاحتساب انبعاثات الكربون التي تقدر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن السفر الجوي لاستخدامها في برامج التعويض^٢. وتسمح أداة الاحتساب للركاب بتقدير الانبعاثات المنسوبة إلى أسفارهم الجوية بواسطة وصلة بسيطة تلزم المستخدم بأن يكتفي بإدخال مطاري المنشأ والمقصد ودرجة السفر لديه. وتسري المنهجية التي تستخدمها أداة الاحتساب هذه على أفضل البيانات المتاحة للجمهور في مجال صناعة الطيران لاحتساب عوامل مختلفة مثل أنواع الطائرات، وبيانات محددة عن الطرق، وعوامل حمولة الركاب والبضائع المحمولة. وستواصل الإيكاو، بالعمل مع لجنة حماية البيئة، تحسين مستوى مصداقية أداة الاحتساب بواسطة عملية انتقالية إلى الحصول على مزيد من المصادر التفصيلية للبيانات المنمذجة المتعلقة بأداء الطائرات وبالتالي إلى إدراج المعلومات المقاسة لاستهلاك الوقود^٣.

٥- التدابير القائمة على آليات السوق

٥-١ بالنظر إلى التدابير القائمة على آليات السوق، نشرت الوثيقة 'إرشادات بشأن استخدام الاتجار بانبعاثات الطيران' (Doc 9885) في عام ٢٠٠٨. ووضعت لجنة حماية البيئة للمسات الأخيرة لخمس تقارير هي: (أ) تقرير مستحدث عن الاتجار الطوعي بانبعاثات الطيران؛ (ب) دراسة أولية عن القضايا المرتبطة بربط النظم المفتوحة للاتجار بالانبعاثات والتي تشمل الطيران الدولي؛ (ج) دراسة أولية عن تطبيق الاتجار بالانبعاثات وإيجاد بدائل لنوعية الهواء المحلي في مجال الطيران؛ (د) تقرير عن التعويض عن الانبعاثات الناشئة من قطاع الطيران؛ (هـ) تقرير عن التدابير الطوعية المتفق عليها بين الحكومة وصناعة الطيران لتقليص أو تخفيض انبعاثات الطيران الدولي.

٦- العلاقات مع المنظمات الأخرى

٦-١ منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية، لم يتوقف الاتصال مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى، بهدف فهم أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة فهما أفضل وذلك على مستوى عالمي وإيجاد خيارات تتعلق بسياسات لخفض أو تقليص الانبعاثات. وترد هذه الأنشطة في ورقة العمل A-WP/27 بعنوان "التطورات في هيئات الأمم المتحدة الأخرى".

٦-٢ عملت الإيكاو أيضا مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، ومنظمة الصحة العالمية وبروتوكول مونتريال بشأن المسائل الفنية ذات الاهتمام المتبادل. وفضلا عن ذلك، أقامت الإيكاو تعاونًا مع الجمعية الأمريكية للاختبارات والمواد والجمعية الدولية لمهندسي السيارات فيما يخص إعداد الإرشادات الفنية المرتبطة بترخيص أنواع الوقود البديلة وقياس/وضع نماذج ضوضاء الطائرات والانبعاثات الناجمة عنها، على التوالي. وتشير القواعد القياسية البيئية الواردة في

^٢ يمكن الاطلاع على أداة الإيكاو لاحتساب انبعاثات الكربون بواسطة موقع الإيكاو على الشبكة www.icao.int من خلال نقر الرابط المعنون "ICAO Calculator" في الجهة اليسرى من الصفحة الرئيسية.

^٣ يمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن استخدام أداة الإيكاو لاحتساب الكربون في الورقة A37-WP/22 : مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي.

الملحق ١٦ إلى الوثائق الصادرة عن المنظمة الدولية للتوحيد القياسي واللجنة الكهربائية التقنية الدولية وتواصل الإيكاو العمل مع هذه المنظمات بما يكفل الحفاظ على تحديث المعلومات المرجعية.

٧- أحدث التطورات البيئية في الإيكاو

٧-١ عقدت الإيكاو منتداهها الثالث بشأن البيئة في الفترة من ١١ إلى ١٤/٥/٢٠١٠ في مونتريال. وتطرق هذا المنتدى بالكامل إلى موضوع الطيران وتغير المناخ. وركز على استراتيجيات وبرامج الإيكاو، وصناعة الطيران، والمؤسسات الأكاديمية ومؤسسات البحوث والمنظمات الدولية لإيجاد حلول تكنولوجية وعلمية واقتصادية في الرحلات الجوية العالمية إزاء تغير المناخ. وشكل هذا المنتدى محفلاً بشأن الطيران وتغير المناخ، لا سيما فيما يتعلق بالتطورات الرئيسية المنبثقة عن اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، ومؤتمر الإيكاو بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة، والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة.

٧-٢ وشكل هذا المنتدى حدثاً مناسباً سعى للحصول على المعلومات عن مختلف الأعمال بشأن انبعاثات غازات الدفيئة في مجال الطيران وتبادلها تيسيراً للمناقشات المرتبطة بالبيئة واتخاذ القرارات رفيعة المستوى في هذه الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو. واستقطب هذا المنتدى ممثلي الدول الأعضاء في الإيكاو، وصناعات الطيران، ومنظمات دولية ومؤسسات أكاديمية ومؤسسات البحوث^٤.

٧-٣ أما التقرير الثاني للإيكاو عن البيئة، الذي يركز أيضاً على مسألة الطيران وتغير المناخ، فنُشر في أغسطس/سبتمبر ٢٠١٠. ويُستعان بهذه الوثيقة كتقرير مرحلي دوري من تقارير الإيكاو ومرجع موثوق بشأن الطيران وتغير المناخ. ويشكل التقرير حصيلة شاملة لأعمال لجنة حماية الطيران، ويشمل موجزاً للتطورات الرئيسية المنبثقة عن الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة. كما يقدم آلية فعالة لإقرار وتعميم أعمال خبراء لجنة حماية البيئة، وصناعة الطيران والأوساط الأكاديمية. ويمكن الاطلاع على تقرير الإيكاو عن البيئة على موقع الإيكاو على الشبكة.

^٤- يمكن الاطلاع على جميع وثائق المنتدى على الموقع التالي: <http://www.icao.int/envclq/clq10/>

التذييل

قائمة الدراسات والمواد الإرشادية الصادرة عن الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة

يتضمن هذا التذييل قائمة الدراسات والمواد الإرشادية بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها. ويمكن الحصول على مطبوعات الايكاو غير القابلة للبيع التي أعدها الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة على موقع الايكاو المفتوح للجمهور.

عام

- تقرير الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة (Doc 9938) (جديد).
- سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082).
- تقرير عن ممارسات نظم إدارة البيئة في قطاع الطيران (جديد).

الضوضاء

- الملحق ١٦ باتفاقية الطيران المدني الدولي — حماية البيئة، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات.
- دليل تخطيط المطارات، الجزء الثاني — استخدام الأراضي والمراقبة البيئية (Doc 9184).
- دليل بشأن الأساليب الموصى بها لحساب كمتنورات الضوضاء حول المطارات (Doc 9911).
- دليل البيئة الفني بشأن استخدام إجراءات ترخيص ضوضاء الطائرات (Doc 9501) (طبعة منقحة - سيصبح المجلد الأول من الوثيقة (Doc 9501).
- إرشادات النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات (Doc 9829) (طبعة منقحة).
- تقرير الخبراء المستقلين المعنيين باستعراضات تكنولوجيا خفض الضوضاء والأهداف المتوسطة وطويلة الأجل المرتبطة بها (جديد).

الانبعاثات

- الملحق ١٦ باتفاقية الطيران المدني الدولي — حماية البيئة، المجلد الثاني — انبعاثات محركات الطائرات.
- إرشادات بشأن رسوم انبعاثات الطائرات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي (Doc 9884).
- تقرير عن الاستعراض الذي أجراه الخبراء المستقلون عن أكاسيد النتروجين وعن وضع الأهداف التكنولوجية على الأجلين المتوسط والطويل لأكاسيد النتروجين (Doc 9887).
- دليل إرشادات نوعية الهواء في المطارات (Doc 9889) (منقح - على الإنترنت فقط).
- دليل البيئة الفني بشأن استخدام إجراءات ترخيص انبعاثات المحركات (جديد - سيصبح المجلد الثاني من الوثيقة (Doc 9501).
- مسودة إرشادات بشأن استخدام الاتجار بانبعاثات الطيران (Doc 9885).
- تقرير عن الاتجار الطوعي بانبعاثات الطيران (جديد - على الإنترنت فقط).
- دراسة أولية للقضايا المرتبطة بربط النظم المفتوحة للاتجار بالانبعاثات والتي تشمل الطيران الدولي (جديدة).
- دراسة أولية عن تطبيق الاتجار بالانبعاثات وإيجاد بدائل لنوعية الهواء المحلي في مجال الطيران (جديدة).
- تقرير عن تعويض الانبعاثات الناجمة عن قطاع الطيران (جديد).

- الأنشطة الطوعية المجمعّة لمكافحة الاحترار العالمي (جديد - على الإنترنت فقط).

العمليات

- الخطة العالمية للملاحة الجوية المرفق (ح) (Doc 9750).
- آثار إجراءات تخفيف حدة الضوضاء عند المغادرة الواردة في وثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات على الضوضاء والانبعاثات الغازية (Cir. 317).
- مراجعة نتائج البحوث والتطوير لإجراءات تخفيف الضوضاء وتنفيذها (طبعة منقحة - على الإنترنت فقط).

- انتهى -