



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي
(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

الموجز التنفيذي	
<p>يقتضي قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ المعنون "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة" أن يداوم مجلس الايكاو على استعراض هذا البيان وأن يحيط الجمعية العمومية علماً على النحو الملائم عندما تكون التغييرات مطلوبة. وبناء على ذلك، جرى تنقيح المرفقات (أ) و(ب) و(ج) و(و) و(ح) لهذا القرار على ضوء التطورات المستجدة منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. وتعتبر التنقيحات عن تطورات من أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بما في ذلك اجتماعها الثامن أو هي ذات طابع تحريري. وتقدم اقتراحات تنقيح المرفقات من (ط) إلى (ل) للقرار في ورقة عمل منفصلة (A37-WP/25)، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ).</p> <p>الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تستعرض التعديلات المقترحة وأن تعتمد قرار الجمعية العمومية المنقح بشأن البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي، المعروض في المرفق.</p>	
الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي C، حماية البيئة - تقليل الى أدنى حد التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة.
الأثار المالية:	سيتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة بشرط توافر الموارد في الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠١١ - ٢٠١٣ و/أو من مساهمات خارجة عن الميزانية.
المراجع:	A37-WP/21، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ A37-WP/25، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ A37-WP/26، الاتجاهات الحالية والمستقبلية لضوضاء الطائرات وانبعثاتها Doc 9902، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)

- ١ - المقدمة

١-١ اعتمدت الجمعية العمومية للايكاف في دورتها السادسة والثلاثين القرار ٣٦-٢٢ بعنوان "البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة". وبموجب الفقرة الثانية من منطوق ذلك القرار، يقدم المجلس الى الجمعية العمومية بياناً موحداً جديداً بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة بغية استعراضه (انظر المرفق). وتعيّر مسودة البيان المرفق بهذه الوثيقة عن تنقيحات قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، في ضوء ما طرأ من مستجدات منذ الدورة السادسة والثلاثين، ويرد ملخص لتلك المستجدات في وثيقتين منفصلتين للجمعية العمومية (A37-WP/21 - الطيران المدني والبيئة و A37-WP/26 الاتجاهات الحالية والمستقبلية لضوضاء الطائرات وانبعاثاتها).

- ٢ - التعديلات على البيان الموحد القائم

١-٢ يتضمن قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ اثني عشر مرفقاً (المرفقات من (أ) الى (ل)) وهي تشكل البيان الموحد. ويقدم المرفق بورقة العمل هذه تنقيحات لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، المرفقات (أ) و(ب) و(ج) و(و) و(ح) وتظل المرفقات (د) و(هـ) و(ز) دون تغيير. ويشكل تنقيح المرفقات من (ط) إلى (ل) موضوع ورقة عمل منفصلة (A37-WP/25)، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ)، ستتضمن اقتراحاً لقرار جديد للجمعية العمومية بشأن الموضوع المتعلق بذلك.

٢-٢ تعبر التنقيحات عن تطورات من أنشطة اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بما في ذلك اجتماعها الثامن، وكذلك الأعمال المنجزة داخل الأمانة العامة وبالتعاون مع المنظمات الأخرى. وقد عرضت هذه الأنشطة في ورقة عمل الجمعية العمومية A37-WP/21، الطيران المدني والبيئة التي تقدم تقريراً عن التقدم الذي أحرزته الايكاف منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثاتها. فضلاً عن ذلك، فإن ورقة العمل A37-WP/26، الاتجاهات الحالية والمستقبلية لضوضاء الطائرات وانبعاثاتها تقدم النتائج المستمدة من تقييم التأثير الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات.

٣-٢ تُقترح التنقيحات التالية في المرفق لورقة العمل هذه:

- المقدمة: نص جديد للتعبير عن إعادة التنظيم الهيكلي لمرفقات البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة.
- المرفق (أ): تغييرات طفيفة لتحسين دقة النص.
- المرفق (ب): إعادة ترتيب الفقرات وإدراج التطورات التي حققتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران فيما يتعلق بتحديد القواعد والتوصيات الدولية للضوضاء والانبعاثات.
- المرفق (ج): تغييرات طفيفة في بندين من المنطوق لإدراج أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى.
- المرفق (د): لا توجد تغييرات.
- المرفق (هـ): لا توجد تغييرات.
- المرفق (و): تغيير طفيف لتحديث توقيت الأنشطة.

- المرفق (ز): لا توجد تغييرات.
- المرفق (ح): تحديثات للتعبير عن آخر التوصيات من الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة في مجال الطيران المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.

٣- التأثير المالي للإجراءات المقترحة

١-٣ ستؤدي بعض التعديلات المقترحة إدخالها على القرار ٣٦-٢٢ للجمعية العمومية الى أعمال جديدة تضطلع بها لجنة حماية البيئة والأمانة العامة. ومن المتوقع أن تقوم الأمانة العامة بالأعمال اللازمة في حدود الموارد المتاحة في مشروع الميزانية للفترة ٢٠١١-٢٠١٣. ومع ذلك فمن الصعب أن نحدد في الوقت الراهن الى أي مدى سيطلب من الأمانة العامة أن تشارك في دراسات لجنة حماية البيئة أو أن تضطلع بمهام جديدة، وقد تكون المساهمات الخارجة عن الميزانية مطلوبة.

المرفق

مشروع قرار معروض على الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية بغرض اعتماده

القرار ١٧/ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة -
الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٥=٣٦-٢٢، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،
ولما كان القرار ٣٥=٣٦-٢٢، يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة الخامسة والثلاثين والسادسة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك المواد الإرشادية الجديدة للايكاو عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات الطيران أو تخفيضها.

وبالنظر إلى الحاجة إلى إدراج مرفقات محددة للتعبير عن سياسة الايكاو في معالجة سياسة محددة للايكاو لمعالجة تأثير الطيران على نوعية الهواء المحلي (المرفق ح) والمناخ العالمي (القرار ١٧/ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ الطيران الدولي وتغير المناخ (سينتقر العنوان)) (المرفقات ط) و (ي) و (ك) و (ل))، والشاغل المتزايد بشأن الطيران وتغير المناخ كجزء من سياسات وممارسات الايكاو المتعلقة بحماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ١٧/ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة السادسة السابعة والثلاثين 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

المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

المرفق (ط) — أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي

المرفق (ي) — أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون من الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

المرفق (ك) — برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

المرفق (ل) — التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعدها الجمعية العمومية بياناً موحداً لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لتستعرضه لتستعرضها.

٣- **تعلن** أن هذا القرار مع القرار ١٧/١ : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، يحل محل القرار ٣٥-٣٦-٢٢.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً 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 وعلى 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، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول المتعاقدة لدى 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.

ولما كانت المعلومات الموثوق فيها وأفضل المعلومات المتوافرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الإيكاو ودولها المتعاقدة السياسة الخاصة بها.

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 يؤديا دورا في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فرديا أو جماعيا 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.

وإقرارا بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة استخدام الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستنجح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أن الايكاو، 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 وبمسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو والدول المتعاقدة لديها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد أو خفض من عدد المتأثرين بوضواء الطائرات.

(ب) الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.

(ج) الحد أو خفض من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.

٢- **تشدد** على أهمية مواصلة إثبات الايكاو 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 يقيّم بانتظام الوضع الحالي والمستقبلي لوضواء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- **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.

٥- **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.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الوضع الحالي والمستقبلي والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لوضواء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلا من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية.

- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات والبيانات العلمية اللازمة لتمكين الايكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- **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.
- ١٠- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تثير القلق العام وتحث من تطوير البنية الأساسية للمطارات، وتتطلب اتخاذ إجراءات ملائمة بشأنها.

ولما كان المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكيد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم 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 المتعاقدة 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 الجديدة، وأخطر الدول بذلك.

ولما كان المجلس قد بدأ العمل في وضع واعتماد معيار لثاني أكسيد الكربون للطائرات وأحاط الدول المتعاقدة علماً بهذا الإجراء.

ولما كانت الإرشادات السياسية من الايكاو بشأن تدابير معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها قد تم نشرها.

ولما كان المجلس قد اعتمد أهداف تكنولوجيا متوسطة وطويلة الأجل لخفض الضوضاء وأكاسيد النيتروجين مع إحراز تقدم كبير في تحقيق الأهداف التكنولوجية والتنشغيلية لخفض حرق الطائرات للوقود.

وإذ كما لاستخدام الرسوم المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي في بعض المطارات وأن الإرشادات الخاصة بسياسات الايكوا متوفرة حول هذا الموضوع (سياسات الايكوا بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082).

ولما كانت انبعاثات محركات الطائرات لها آثار على البيئة المحلية والعالمية تشكل مصدرا للقلق بالرغم من عدم فهمها بصورة كاملة.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الثاني من الملحق السادس عشر بعنوان: انبعاثات محركات الطائرات، الذي يشتمل على قواعد بشأن الانبعاثات لترخيص محركات الطائرات الجديدة، وأخطر الدول بذلك.

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.

ومراعاة للمرفق (ب) بالقرار ٣٥-١٤، الذي وجه عناية منتجي ومشغلي الطائرات إلى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة وبأقل إزعاج بيئي ممكن من المطارات التي تشغل منها الطائرات النفاثة من الجيل الحالي.

فإن الجمعية العمومية:

١- **ترحب** باعتماد المجلس، في يونيو ٢٠٠١، القاعدة بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١ وبالعمل الذي بدئ في عام ٢٠١٠ بشأن تقييم تصورات من أجل قواعد أكثر تطبيق القواعد الجديدة الأكثر تشددا لانبعاثات أكاسيد النيتروجين في ٢٠٠٨/١/١ للضوضاء.

٢- **ترحب** بنظر المجلس، في مايو ٢٠١٠، في القواعد القياسية الجديدة الأكثر تشددا لانبعاثات أكاسيد النيتروجين التي من المعتم أن تطبق في ٢٠١٣/١٢/٣١ فضلا عن النظر في وقف لإنتاج محركات الطائرات التي لا تقي بالقواعد القياسية الراهنة لانبعاثات أكاسيد النيتروجين من المعتم أن يطبق في ٢٠١٢/١٢/٣١.

٣- **ترحب** بالخطة التي وافق عليها المجلس في مايو ٢٠١٠ لوضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون للطائرات.

٤- **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.

٥- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠٠٧ مايو ٢٠١٠ الأهداف التكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لأكاسيد لخفض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها من أكاسيد النيتروجين.

- ٤-٦ **تطلب** إلى المجلس أن يضع أهدافا تكنولوجية وتشغيلية متوسطة الأجل وطويلة الأجل للضوضاء واحتراق الوقود لاحتراق وقود الطائرات، إلى جانب أهداف أكاسيد النيتروجين وخفض الضوضاء التي وضعت مؤخرا، وذلك بمساعدة وتعاون الهيئات الأخرى في المنظمة والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٥-٧ **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجال الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ٦-٨ **تحت** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة.
- ٧-٩ **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.
- ٨-١٠ **تحت** الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الملائمة، الأحكام التي وضعتها الايكاو عملا بالفقرة (٢) (٤) من هذا المرفق.
- ٩-١١ **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ والمنظمات الدولية الأخرى في هذا المجال.

المرفق (ج)

السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

- لما كان** أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على 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** الايكاو 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" لتخفيض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.
- ولما كان** النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الايكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: تخفيض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية وأقل التكاليف.

ولما كان تقييم الوقع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الايكاو ودولها المتعاقدة السياسات الضرورية.

ولما كانت إجراءات تنفيذ عناصر النهج المتوازن والمفاضلة بينها أمر في يد الدول المتعاقدة، وكل دولة هي التي تتحمل في نهاية الأمر مسؤولية وضع الحلول الملائمة لمشكلات الضوضاء في مطاراتها، على أساس سياسات وقواعد الايكاو.

ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الايكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات، Doc 9829) قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكا 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 المتماثلة في المطارات.

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

وإدراكا لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "للنهج المتوازن" للايكاو.

وإدراكا 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 تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاء، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتدابير العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكاو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكاو (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، اعتمادا 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.

٣- تشجيع الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو تخفيضها 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.

٤- تطلب إلى الدول:

أ) أن تعمل معاً على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها قدر الإمكان.

ب) أن تضمن أن يتوافق تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

٥- تدعو الدول إلى أن تواصل إعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.

٦- تطلب إلى المجلس:

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) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال عقد حلقات دراسية مثلاً.

٧- **تناشد** الدول تقديم الدعم المناسب لأعمال الأيكاو على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فعاليتها ضمن إطار النهج المتوازن عند الضرورة.

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.

ولما كانت بعض الدول قد سحبت من الخدمة الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وكانت بعض الدول قد شرعت في هذا السحب وبعض الدول تتظر في هذا السحب.

وإدراكا لأن القصد 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 شواغل كل منها.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على ألا تفرض أي سحب للطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، قبل أن تتظر في ما يلي:

(أ) ما إذا كانت النهاية الطبيعية 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 اعتبرتها هذه الدول مثيرة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها مثيرة 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 بزمن معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتلك لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولكن ضوضاءها تتجاوز 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 حالياً 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 الايكاو 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 تمتلك، بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع 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 وضعته الايكاو 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

ولما كانت قواعد ترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقرر في المجلد الأول من الملحق السادس عشر. **ولما كان** تعريف القيد التشغيلي في أي مطار، لأغراض هذا المرفق، هو 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 النطاق محدودا لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر، لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجيا في الأساطيل ولا يتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.

ولما كانت إدارة وتخطيط استخدام الأراضي والإجراءات التشغيلية لتخفيض 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 تمثل 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 نمو 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 وبدأت بعض الدول تنظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتلئة 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 الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا 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.

وإدراكا لأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الايكاو.

وإدراكا لأن الايكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

وإدراكاً لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وإن القواعد الجديدة المدرجة على وجه الخصوص في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قد وضعت لأغراض الترخيص فقط.

وإدراكاً على وجه الخصوص لأن 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 تمتثل 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 تمتثل 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) الاقتصار 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 الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تمتثل بموجب شهادتها الأصلية أو المجددة، لقواعد الضوضاء الواردة في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

المرفق (و)

تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لما كان تخطيط وإدارة استخدام الأراضي يشكلان عنصرًا 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 تمتثل 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 تخفيض نطاقات الضوضاء حول مطارات كثيرة يتعرض فيها الناس لمستويات ضوضاء غير مقبولة، وفي تخفيض العدد الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

وبما أن من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية.

ولما كان من المتوقع أن تؤدي وإقراراً بأن القاعدة القياسية الجديدة التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر إلى زيادة قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بأقل ضوضاء.

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.

وبالنظر إلى أن الإرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء وردت في الجزء الثاني من دليل تخطيط المطارات (Doc 9184) بعنوان *استخدام الأراضي والقيود البيئية*، ذلك الجزء الذي تم تحديثه مؤخراً.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحت** 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 التعدييات في المناطق التي خفضت فيها الضوضاء.

٢- **تحث** الدول على أن تكفل أن احتمال تخفيض مستويات الضوضاء الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضوضاء وممتثلة لقواعد الفصل الرابع الجديد 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 الايكاو.
- د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي.
- هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وأثارها 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 تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

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.

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 بالفرقعة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقعة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.
- ٣- **تدعو** الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الايكاو.

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 يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بالتأثير من انبعاثات أكاسيد النتروجين 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 الايكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى تخفيض كبير لتلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي وتصدر عن محركات الطائرات قد شهدت انخفاضاً كبيراً خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز مؤخراً في الإجراءات التشغيلية مثل عمليات النزول المستمر نتج عنه مزيد من تخفيض 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 النتروجين 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 الايكاو قد وضعت معايير فنية وعززت تطوير الإجراءات التشغيلية التي أحدثت تخفيفاً كبيراً في مدى تلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الايكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الايكاو 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 الايكاو قد اعتمد في 1996/12/9 قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أياً 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 الايكاو قد اعتمد مواد سياسية وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإن تلاحظ أن مجلس الايكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران.

وتلاحظ أن مجلس الايكاو قد أعد دليلاً إرشادياً لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

وإن تلاحظ أن المجلس قد وافق على أنه سيكون من المفيد إعداد تقرير ينظر في تطبيق جميع التدابير المتعلقة بالانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، بإتباع نهج تكنولوجية وتشغيلية وقائمة على آليات السوق، وأن الايكاو تعمل حالياً على هذه المسألة.

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 الهيئات 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 فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً للمضي في تخفيض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

- ٣- **تطلب من** المجلس 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 لتخفيض 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 النيتروجين المنبعثة من الطائرات.
- ٦- **تطلب من** المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٧- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الايكاو بها.
- ٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف إكمال إرشادات نوعية هواء المطارات في عام ٢٠١١.
- 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 وإن تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.