

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص لادراجه في التقرير
بشأن
البند ١٥ من جدول الأعمال

يستكمل النص المرفق مشروع نص التقرير بشأن البند ١٥. وهو مقدم الى اللجنة التنفيذية للنظر فيه.

انبعاثات محركات الطائرات: التدابير القائمة على آليات السوق (تابع)

٥٤:١٥ عند النظر في المرفق (ط) بمشروع قرار الجمعية العمومية الذي قدمه المجلس، نظرت الجمعية العمومية في عدة اقتراحات عديدة باجراء تعديلات. وبعد مفاوضات مكثفة، ولاسيما فيما يخص الجبايات المتعلقة بالانبعاثات، تم التوصل الى اتفاق. [وسوف تستمر الدراسات بشأن الرسوم المفروضة على انبعاثات غازات الدفيئة. ولن تطبق هذه الرسوم، خلال السنوات الثلاث المقبلة، على النطاق الدولي، على الرغم من وجود مجال للدول لاصدارها في اطار ظروف معينة يرد وصفها في النص المنقح. وقدمت بعض الأحكام المحددة بشأن جبايات الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي]. وادرج النص المنقح للمرفق (ط) في نص منقح لمشروع قرار جديد أيضا يحل محل قرار الجمعية العمومية A33-7.

قرار موحد

٥٥:١٥ كانت الجمعية العمومية للايكاو قد اعتمدت في دورتها الثالثة والثلاثين القرار A33-7 بعنوان "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة". وبموجب الفقرة الثانية من القرار، قدم المجلس الى الجمعية العمومية في الوثيقة WP/77 بيانا موحدًا جديدًا، يستند الى القرار A33-7 مع ادخال تنقيحات عليه في ضوء ما طرأ من مستجدات منذ الدورة الثالثة والثلاثين. وأدخلت التعديلات الرئيسية التالية:

- أ) ادراج أهداف الايكاو الجديدة في مجال البيئة (المرفق (أ)).
- ب) فيما يرتبط بضوضاء الطائرات، أدرجت تنقيحات عن مواد ارشادية جديدة بشأن "النهج المتوازن" للسيطرة على الضوضاء (المرفق (ج)) وعن تخطيط وادارة الاستخدام الأرضي (المرفق (و)).
- ج) فيما يرتبط بانبعاثات محركات الطائرات، أدرجت تنقيحات من مواد ارشادية جديدة بشأن التدابير التشغيلية الرامية الى الحد من أثر الانبعاثات على البيئة أو تخفيضها (المرفق (ح)). والدراسات الأخرى التي أجريت عن التدابير القائمة على آليات السوق (المرفق (ط)).

٥٦:١٥ عند النظر في المشروع المقدم من المجلس، أخذت اللجنة في الحسبان أيضا مناقشاتها السابقة بخصوص المرفق (ط) الخاص بالتدابير القائمة على آليات السوق، والحاجة الى ادخال نص يعكس الاستنتاجات السابقة التي توصلت اليها اللجنة وبعض المقترحات المحددة لتنقيح المشروع المقدم من المجلس الوارد في وثيقة مقدمة من دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني. (WP/223 and Corr.No 1)

٥٧:١٥ قدمت اللجنة الى الجلسة العامة القرار 15/1، بما في ذلك المرفقات من (أ) الى (ط) لتعتمده ولكي يحل محل القرار A33-7.

قرار صاغته اللجنة التنفيذية وتوصي الجمعية العمومية باعتماده

القرار 15/1

بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها A33-7، أن تواصل في كل دورة عادية لها اعتماد بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة.

ولما كان القرار A33-7 يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكنها مترابطة.

وبالنظر الى الحاجة لادراج أهداف جديدة للايكاو في مجال البيئة (المرفق (أ))

وبالنظر الى الحاجة لابرار مواد ارشادية جديدة للايكاو بخصوص ضوضاء الطائرات، ولاسيما "النهج المتوازن" في السيطرة على الضوضاء (المرفق (ج))، وتخطيط وادارة استخدام الأراضي (المرفق (و)) والاستجابة للتطورات الأخرى في هذا المجال منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية.

وبالنظر أيضا الى الحاجة الى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال انبعاثات محركات الطائرات، بما في ذلك مواد ارشادية جديدة للايكاو عن التدابير التشغيلية واجراء المزيد من الدراسة عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران أو تخفيضها (المرفقان (ح) و(ط)).

فان الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المدرجة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، وهو محدث في ضوء السياسات التالية القائمة عند ختام هذه الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية:

- المرفق (أ) — عام
- المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية 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 المتعلقة بالضوضاء في المطارات
- المرفق (و) — تخطيط وادارة استخدام الأراضي

- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي
- المرفق (ط) — التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات

٢- **تطلب** الى المجلس أن يعرض على الجمعية في جميع دوراتها العادية بياناً موحداً بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لتستعرضه.

٣- **تعلم** أن هذا القرار يحل محل القرار A33-7.

المرفق (أ)

عام

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وان المادة (٤٤) 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 الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة، بتطبيق تدابير متكاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية والاجراءات التشغيلية الملائمة، والتنظيم السليم للحركة الجوية، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت منظمات دولية أخرى أصبحت تمارس نشاطات تتعلق بسياسات بيئية تؤثر في النقل الجوي.

ولما كانت الايكاو تسعى، في الوفاء بدورها، الى تحقيق التوازن بين المنفعة التي تعود على المجتمع الدولي من خلال الطيران المدني من ناحية، والضرر الذي يلحق بالبيئة في بعض المناطق بفعل التقدم الاطرادي للطيران المدني من ناحية أخرى.

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

ولما كانت المنظمة تعترف بالتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى، حسب الضرورة، بما في ذلك المشاركة المحتملة في المشاريع التي يمولها صندوق الأمم المتحدة للبيئة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلم** أن الايكاو تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في مراعاتها، وأنها تدرك مسؤوليتها ومسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم

للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

(أ) الحد من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات أو تخفيض عددهم.

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

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

٢- **تشدد** على اضطلاع الايكاو بدور قيادي في كل مسائل الطيران المدني المتعلقة بالبيئة **وتطلب** الى المجلس **أن يستمر في بحث جميع مسائل الطيران المدني المتعلقة بالبيئة**، أن يحتفظ بزمام المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن هذه المسائل، وألا يترك زمام هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يقيم بانتظام الوقع الحالي والمستقبلي، لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، والاستمرار في اعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- **تطلب** الى المجلس أن ينشر معلومات عن الوقع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الارشادية في المجال البيئي بطريقة ملائمة من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية على سبيل المثال.

٥- **تدعو** الدول الى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة في جميع المناسبات الملائمة.

٦- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية الى تقديم المعلومات العلمية اللازمة لتمكين الايكاو من تقوية عملها في هذا المجال.

٧- **تشجع** المجلس على عقد ترتيبات تعاونية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، لتنفيذ مشروعات بيئية بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للبيئة اذا استصوب ذلك وعندما يراه صوابا.

٨- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير انفرادية في مجال البيئة من شأنها أن **تلحق الضرر** **تؤثر** عكسيا على تطور الطيران المدني الدولي بانتظام.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد

الارشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم ما زالت تثير القلق العام وتحد من تطوير البنية الأساسية للمطارات وتتطلب اتخاذ اجراء ملائم بشأنها.

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان: ضوضاء الطائرات، الذي يشتمل على قواعد قياسية لترخيص مستويات ضوضاء الطائرات دون الصوتية (باستثناء الطائرات قصيرة الاقلاع والهبوط والطائرات عمودية الاقلاع والهبوط)، وأخطر الدول المتعاقدة بذلك الاجراء.

ولما كانت الرسوم المتعلقة بالضوضاء تفرض في بعض المطارات وكانت الارشادات المرتبطة بالسياسات متوفرة منذ وقت طويل حول هذا الموضوع (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082)).

ولما كانت **تأثير** انبعاثات محركات الطائرات لها تأثير على البيئة، على المستويين المحلي والعالمي بالرغم من عدم فهمه بصورة كاملة، يشكل مصدرا للقلق.

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

ولما كان من المتوقع أن يعود الطيران الى معدلات النمو العادية في عام ٢٠٠٥ وما بعد ذلك، عقب الانخفاض الأخير في الحركة وانخفاض عدد الرحلات الجوية، الذي أدى بدوره الى تخفيض الشواغل المرتبطة بالبيئة.

ولما كان تطور الطيران في المستقبل يمكن أن يزيد من مشكلتي ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وتفاقمهما ما لم يتخذ اجراء للتخفيف من حدة هذا الوضع.

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) لتساعده على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

وإذ تلاحظ المرفق (ف) بالقرار ٣٣-١٤، الذي يوجه عناية منتجي ومشغلي الطائرات الى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة من المطارات المستعملة لتشغيل الطائرات النفاثة من الجيل الحالي واحداث أقل ازعاج بيئي ممكن.

فان الجمعية العمومية:

١- **ترحب** باعتماد المجلس في يونيو ٢٠٠١ القاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لادراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، والاقتراح الأخير بتنفيذ قواعد أكثر صرامة خاصة بانبعاثات أكاسيد النيتروجين في ~~٢٠٠٨/١/١~~ ~~٢٠٠٨/١٢/٣١~~.

٢- **تطلب** الى المجلس أن يواصل بنشاط أعماله الخاصة بوضع القواعد والتوصيات والاجراءات و/أو المواد الارشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى.

٣- **تطلب** الى 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، وأن تتوافر الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.

^١ ينبغي تعديل المرجع على ضوء الاجراء الذي تتخذه الجمعية العمومية بشأن القرار A33-14.

- ٤- تحث الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة أو ناقصة التمثيل حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن تشارك في عمل تلك اللجنة.
- ٥- تحث الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الاقتضاء، الأحكام التي وضعتها الايكاو عملا بالفقرة (٢) من هذا المرفق.

المرفق (ج)

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

- لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على أكبر درجة ممكنة عمليا من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، بما في ذلك الأنظمة البيئية.
- ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعوق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.
- ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت الى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو انشاء 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 الى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لتخفيض ضوضاء الطائرات ووضع ارشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.
- ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الايكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في مطار ما ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية هي: تخفيض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والاجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فاعلية وأقل التكاليف.
- ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات تعد أداة أساسية لتضع الايكاو ودولها المتعاقدة السياسة.
- ولما كانت اجراءات 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 أعدت مواد ارشادية صادرة عن الايكاو، بناء على طلب الجمعية العمومية عام ٢٠٠١، لمساعدة الدول في تنفيذ النهج المتوازن (ارشادات عن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات، الوثيقة 9829 Doc).

وإدراكا لأن الحلول لمشكلات الضوضاء ينبغي موازنتها مع الخصائص المحددة للمطار المعني مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، ولأنه يمكن تطبيق حلول مماثلة إذا تم التعرف على مشكلات ضوضاء متماثلة في المطارات.

وإدراكا لأن تدابير معالجة الضوضاء قد تسفر عن تكاليف كبيرة على المشغلين وغيرهم من الشركاء المعنيين ولاسيما من البلدان النامية.

وإدراكا لأن لدى الدول التزامات قانونية واتفاقيات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بالموضوع قد تؤثر على تنفيذها "للنهج المتوازن" للإيكاو.

وإدراكا لأن بعض الدول قد تكون قد وضعت 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 القواعد القياسية لترخيص 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، تحسينات تستحق الحماية بمراعاة استمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية غير المتوافقة حول المطارات.

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الإيكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقيات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بالموضوع، 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، واختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية تكون ذات فعالية قصوى من ناحية التكاليف، بناء على هذا التقييم.

٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور مع الجهات المعنية وحل النزاعات.

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحث والتكنولوجيا الهادفة إلى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو بوسيلة أخرى.

(ب) تطبيق سياسات تخطيط وإدارة استخدام الأراضي للحد من التعديلات العمرانية غير المتوافقة على المناطق المتأثرة بالضوضاء، وتطبيق تدابير تخفيف الضوضاء في المناطق المتأثرة بالضوضاء، بما يتوافق مع المرفق (و) بهذا القرار.

(ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء بأقصى قدر ممكن بدون الأضرار بالسلامة.

(د) عدم تطبيق القيود التشغيلية على أنها الملاذ الأول، بل فقط بعد دراسة المنافع الممكنة تحقيقها من عناصر النهج المتوازن الأخرى، بطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار.

٤- **تطلب إلى الدول:**

(أ) أن تعمل معا على نحو وثيق لضمان الاتساق بين البرامج والخطط والسياسات، إلى أقصى حد ممكن.
(ب) أن تضمن أن يكون تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء متوافقا 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 اعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.**

٦- **تطلب إلى المجلس:**

(أ) اجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.

(ب) ضمان أن المواد الارشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 محدثة وتستجيب لحاجات الدول.

(ج) تعزيز استخدام النهج المتوازن، من خلال حلقات الدراسة على سبيل المثال.

٧- **تناشد الدول تقديم الدعم المناسب لهذه الأعمال بخصوص توجيهات الايكاو.**

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 السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في كل المطارات في دولة أو أكثر.

ولما كانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت الى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيودا تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر ليس له ما يبرره على أساس التكاليف والمنافع.

ولما كانت بعض الدول قد نفذت أو شرعت في تنفيذ سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وكانت بعض الدول تنظر في عمل ذلك.

وإدراكا لأن القصد من القواعد القياسية للضوضاء في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإدراكا لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وقد تفرض عبئا اقتصاديا ثقيلا، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم مثل المشغلين من البلدان النامية.

وبالنظر الى أن حل المشاكل التي تعزى الى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند الى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، والى تحقيق التوازن بين شواغلها المختلفة.

فان الجمعية العمومية:

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

(أ) ما اذا كان الانقضاء العادي لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.

(ب) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية اما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من اضافة أي طائرات كهذه الى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، واما بوضع حوافز للاسراع بتحديث الأساطيل.

(ج) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول مثيرة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها مثيرة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها ازعاجا أكبر.

(د) ما يترتب على أي قيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، واشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزم من معقول.

٢- **تحت** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمثل 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، تحثها على القيام بما يلي:

- (أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي نظير حالها الى أقاليمها، سحبها من هذه العمليات تدريجيا على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.
- (ب) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه قيودا على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ اصدار أول شهادة صلاحية لها.
- (ج) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة قيودا على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حاليا، أو أي طائرة مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ الى ١.
- (د) أن تبلغ الايكاو وجميع الدول المعنية بكل القيود المفروضة.

٣- **تشجع بشدة** الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والاقليمي وفيما بين الأقاليم بهدف تحقيق ما يلي:

- (أ) تخفيف عبء الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك دون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.
- (ب) اقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حاليا، التي 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- **تحت** الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمثل لقواعد ترخيص الضوضاء في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، من خلال الترخيص أو اعادة الترخيص.

٥- **تحت** الدول على ألا تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث، ما لم يكن ذلك جزءا من النهج المتوازن الذي وضعته الايكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقا للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

٦- **تحت** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية الى الاسراع 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 المتعلقة بالضوضاء في المطارات

ولما كانت القواعد القياسية لترخيص 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 يدعو الدول الى 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 وليس من المتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.

ولما كانت ادارة وتخطيط استخدام الأراضي والاجراءات 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 تمتثل للقواعد القياسية لترخيص 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 أنه قد يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ اجراءات أخرى.

ولما كانت هناك اختلافات اقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين وبدأت بعض الدول تنتظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة للقواعد القياسية لترخيص 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 الا على أساس النهج المتوازن وارشادات 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 الى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.

وإدراكا لأن هذه القيود تتخطى السياسة الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار وارشادات السياسة 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، وأن القواعد الجديدة على وجه الخصوص المدرجة في الفصل الرابع بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قد وضعت على أساس أنها تخدم أغراض الترخيص فقط.

وإدراكاً على وجه الخصوص لأن الدول لديها التزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة قد تنظم السيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فان الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على أن تضمن بقدر الامكان أن اعتماد أي قيود تشغيلية لا يتم الا اذا كان مدعوما 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) اجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا 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 من خلال شهادة الضوضاء الأصلية أو عند تجديدها، من أجل ما يلي:

أ) الاستناد في فرض هذه القيود على أداء الطائرة من حيث الضوضاء حسبما تبين من اجراءات الترخيص التي أجريت وفقا للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ب) اعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني ومع النهج المتوازن.

ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الامكان بدلا من سحب العمليات من الخدمة تماما في 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 الى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات الاقتصادية التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم اعفاءات.

و) فرض هذه القيود تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الامكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

ز) اعطاء مشغلي الطائرات اخطارا مسبقا لمدة معقولة.

ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران **في الأجل القصير بعد الأحداث التي وقعت مؤخرا**.

(ط) ابلاغ الايكاو بالاضافة الى الدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف الى 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 واستخدام الأراضي يشكّلان عنصراً من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يعتمد 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 هامة في نشاط معظم المطارات وثمة خطر في أن يتسبب الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات في 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، وخفض كذلك العدد الاجمالي 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 القاعدة القياسية الجديدة التي وأدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر الى زيادة الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

وإدراكاً منها أن إدارة استخدام الأراضي تشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساساً ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

ولما كان الجزء الثاني – استخدام الأراضي والقيود البيئية، من الوثيقة (Doc 9184) الصادرة بعنوان دليل تخطيط المطارات، يشمل إرشادات بشأن التخطيط المناسب لاستخدام الأراضي وتدابير تخفيض الضوضاء، قد تم تحديثه.

فان الجمعية العمومية:

١- تحث الدول التي ألغت عمليات طائرات الفصل الثاني في مطاراتها، بالصورة المنصوص عليها في المرفق (د) بهذا القرار مع الحفاظ على منافع المجتمعات المحلية بأكبر قدر ممكن، على أن تتفادى حسب الامكان الاستخدام غير الملائم للأراضي أو التعدييات في المناطق التي خفضت فيها الضوضاء.

٢- تحث الدول على أن تكفل أن الاستخدام غير الملائم للأراضي أو أن التعدييات على الأراضي لن تتال على نحو يمكن تفاديه من التخفيضات المحتملة في مستويات الضوضاء من جراء استخدام الطائرات الأقل ضوضاء، وخصوصا الطائرات التي تمتثل لأحكام القاعدة الجديدة المدرجة في الفصل الرابع.

٣- تحث الدول على ما يلي اذا كانت الفرصة لا تزال سانحة لتقليل مشكلات ضوضاء الطائرات بالتدابير الوقائية.

- (أ) انشاء 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 انشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- (ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة اعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة الى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب ارشادات الايكاو.
- (د) اصدار التشريعات ووضع الارشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعة لاستخدام الأراضي.
- (هـ) ضمان اتاحة معلومات سهلة للفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

- (أ) ضمان أن تحديث الارشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة (Doc 9184) وجعلها ملبية لاحتياجات الدول.
- (ب) النظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز ادارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوافر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقعة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقعة الصوتية، مثل اطلاق النائميين واصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقعة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بانتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى اجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية الناجمة عن الفرقة الصوتية.

فان 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، وبلاستعانة 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 الاجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل الى اتفاق دولي على قياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- **تدعو** الدول التي تقوم بانتاج الطائرات الأسرع من الصوت الى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الوفاء بالموصفات التي تقررها الايكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي

لما كان هناك قلق متزايد ازاء مشكلات البيئة في الغلاف الجوي العلوي، مثل مشكلات الاحترار العالمي واستنفاد طبقة الأوزون.

ولما كانت خطة عمل "جدول أعمال القرن الحادي والعشرين"، التي اعتمدها في عام ١٩٩٢ مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، قد دعت الحكومات الى التصدي لهذه المشكلات بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة المعنية.

ولما كان التقرير الخاص عن "الطيران والغلاف الجوي العالمي" الذي أصدره في عام ١٩٩٩ "فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ" بناء على طلب الايكاو وبالتعاون مع فريق التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، هو أشمل تقييم لاسهام الطيران في تلك المشكلات وأفاد ضمن جملة أمور بما يلي:

— تبعث الطائرات غازات وجسيمات تؤثر على نسب تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي، وتؤدي الى تشكيل غيوم مكثفة تزيد من السحاب العالي فيتغير المناخ.

— من المقدر أن الطائرات تسهم بنسبة ٣,٥ في المائة من مجموع القسر الاشعاعي (وهو مقياس لتغير المناخ) الناجم عن جميع الأنشطة البشرية، وهذه النسبة لا تشمل التغيرات الممكنة في السحاب العالي ومن المتوقع أن تنمو.

— على الرغم من أن تحسن تكنولوجيا الطائرات ومحركاتها وكفاءة نظام الحركة الجوية سيؤدي الى مزايا بيئية، فان هذا التحسن لن يلغي تماما آثار زيادة الانبعاثات التي سيسفر عنها النمو المتوقع في الطيران.

ولما كان التقرير الخاص لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ يقر بأن آثار بعض أنواع انبعاثات الطائرات مفهومة جيدا، ويكشف عن أن آثار بعضها الآخر ليست مفهومة، ويحدد عددا من المجالات الرئيسية لا يشملها اليقين العلمي وتحد من القدرة على توقع آثار الطيران على المناخ والأوزون.

ولما كان المزيد من العمل، منذ صدور التقرير الخاص لفريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، قد أجري في بعض الجوانب الهامة المتعلقة بالشكوك العلمية التي أشير إليها في التقرير، مثل آثار التكتيف والهباء الجوي على السحاب السديمي وأثر أكاسيد النيتروجين والميثان على المناخ.

ولما كانت الايكاو طلبت من فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، عند اعداده لتقرير التقييم الرابع الذي من المخطط أن يصدر في عام ٢٠٠٧، أن يدرج تحديًا عن الاستنتاجات الرئيسية الواردة في التقرير الخاص.

ولما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ هو تثبيت نسب تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي عند مستوى يمنع التدخل الخطر من جانب الانسان في نظام المناخ.

ولما كانت الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ قد طلبت مساعدة الايكاو بشأن المسائل المنهجية المرتبطة بتجميع معلومات عن انبعاثات غازات الدفيئة والابلاغ بها على المستوى الوطني.

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ولم يبدأ سريانه بعد، يطلب من الدول المتقدمة مواصلة الحد من أو تخفيض غازات الدفيئة من "عوادم الطائرات"، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢).

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي وانبعاثات الطيران الدولي والداخلي بأسلوب مختلف، من حيث دعوته الدول المتقدمة الى مواصلة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢ من البروتوكول)، بينما تدرج انبعاثات الطيران الداخلي في الأهداف الوطنية للدول المتقدمة التي تدعو الى تخفيض اجمالي للانبعاثات من كل المصادر بنسبة ٥,٢ في المائة على مدى الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢ (بالمقارنة بمستويات عام ١٩٩٠ واعتمادا على ستة غازات محددة من غازات الدفيئة)، وقد لوحظت المزايا التي يمكن تحقيقها من جراء تنسيق معاملة انبعاثات الطيران الداخلي ومعاملة انبعاثات الطيران الدولي.

ولما كان مجلس الايكاو قد دأب على استطلاع الخيارات السياسية للحد من أو تخفيض أثر انبعاثات محركات الطائرات المدنية على البيئة، ولا سيما استجابة للمرفق (و) من قرار الجمعية العمومية A33-7 المرفقان (ح) و (ط)، وما زال العمل جاريا بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية لتخفيض استهلاك الوقود وبالتالي تخفيض الانبعاثات، وبشأن التدابير القائمة على آليات السوق (انظر المرفق (ط))، وتم تقديم تقارير منتظمة الى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ.

وإدراكا لامكانية تحقيق وفورات كبيرة في الوقود وتخفيضات كبيرة في الانبعاثات من خلال ادخال تحسينات على ادارة الحركة الجوية.

ولما كانت مرجحة بالخطوات التي اتخذتها الايكاو لتعزيز استخدام التدابير التشغيلية، بما في ذلك صدور الفرص العملية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (الكتاب الدوري 303 Circ) وعقد حلقتي دراسة عن هذا الموضوع.

فان الجمعية العمومية:**١- تحث الدول على:**

(أ) تشجيع البحث العلمي الهادف الى معالجة الجوانب التي لم يشملها اليقين العلمي والتي حددها ذلك التقرير الخاص الصادر عن فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي.

(ب) تتأكد من أن التقييم الذي سيجرى في المستقبل لتغير المناخ سواء من قبل الفريق الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ أو أي هيئة معنية أخرى تابعة لمنظومة الأمم المتحدة، سوف يشمل على معلومات محدثة عن الآثار بسبب الطائرات على الغلاف الجوي.

٢- تطلب الى المجلس ما يلي:

(أ) أن يواصل التعاون بشكل وثيق مع فريق الخبراء الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ ومع المنظمات الأخرى المعنية بتحديد المشكلات البيئية في الغلاف الجوي، ومع المنظمات المعنية بوضع السياسات في هذا المجال، ولا سيما مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ.

(ب) أن يواصل دراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها ووضع اقتراحات واقعية وتقديم المشورة بأسرع ما يمكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ، والتركيز بصورة خاصة على استخدام الحلول الفنية، مع مواصلة إيلاء الاعتبار للتدابير القائمة على آليات السوق، ومع مراعاة الآثار المحتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة

(ج) الاستمرار في مساعدة الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ، فيما يخص مسائل المنهجية.

(د) أن يواصل وضع الأدوات الضرورية لتقييم المنافع المرتبطة بتحسينات ادارة الحركة الجوية ويشجع على استخدام التدابير التشغيلية الواردة في ارشادات الايكاو (Circ 203) كوسيلة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها.

٣- تدعو الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الى المواظبة على اعلام الايكاو بما يستجد من تطورات في هذا المجال.

المرفق (ط)**التدابير القائمة على آليات السوق بشأن****انبعاثات محركات الطائرات**

لما كان المرفق (ح) بهذا القرار يضع السياق العام الذي تعتبر بمقتضاه بدائل السياسة، بما فيها التدابير القائمة على آليات السوق، وسيلة للحد أو التقليل من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت التدابير القائمة على آليات السوق هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

ولما كان الإدراك قد ازداد في السنوات الماضية من جانب الحكومات للحاجة إلى قيام كل قطاع اقتصادي بدفع التكلفة الكاملة للضرر البيئي الذي يتسبب فيه، ولما كان موضوع التدابير القائمة على آليات السوق لحماية البيئة، بما في ذلك فرض الرسوم أو الضرائب على النقل الجوي أو مبادلة الانبعاثات أو التدابير الطوعية، قد أثير مثلاً في سياق السيطرة على انبعاثات غازات الدفيئة.

ولما كان المبدأ رقم ١٦ من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية (١٩٩٢) ينص على أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع استيعاب تكاليف البيئة داخلياً، واستخدام الأدوات الاقتصادية، أخذاً في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث، مع إيلاء المراعاة الواجبة للصالح العام، ودون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين".

ولما كان بروتوكول كيوتو يعامل انبعاثات الطيران الدولي وانبعاثات الطيران الداخلي بأسلوب مختلف، ولما كانت المزايا التي يمكن تحقيقها من جراء المعاملة المتجانسة لفتني الانبعاثات قد لوحظت، وكان هناك إقرار بأن بعض الدول المتعاقدة أو مجموعات الدول بدأت تتخذ إجراءات من الآن لوضع بدائل تسمح بخفض انبعاثات القطاعات الداخلية بما فيها انبعاثات الطيران الداخلي.

ولما كانت سياسات الإيكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، ومن حيث أن "الرسم جباية تصمم وتطبق خصيصاً لتعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية تصمم لزيادة الإيرادات الوطنية أو المحلية للحكومة ولا تستخدم عموماً بكاملها في الطيران المدني ولا تحسب على أساس التكاليف".

ولما كانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الضرائب (سياسات الإيكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، Doc 8632)، أوصت فيها — ضمن أمور أخرى — بتبادل الإعفاء من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المشحون على متن الطائرات لأغراض خطوط النقل الجوي الدولي، وهي السياسة المنفذة عملياً من خلال اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية، ودعت أيضاً الدول المتعاقدة إلى خفض الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، إلى أقصى حد ممكن أو إلغائها.

[واذ تلاحظ أن سياسة الإيكاو بشأن إعفاء وقود الطيران من الضرائب كانت موضع تساؤلات في بعض الدول المتعاقدة التي تفرض ضرائب على وسائل النقل الأخرى وعلى المصادر الأخرى لغازات الدفيئة.]

ولما كانت المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الإيكاو قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء.

ولما كان مجلس الإيكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بيان سياسة مؤقتاً، في صورة قرار، بشأن الرسوم والضرائب المتصلة بالانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أياً من تلك الجبايات يجب أن تكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كان ينبغي حساب هذه الرسوم على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على وجه صحيح من هذه التكاليف وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.

وإذ تلاحظ أن المجلس تلقى تقارير من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن البدائل الممكنة المتعلقة باستخدام التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها، مع التركيز في البداية على ثاني أكسيد الكربون، وأن من المزمع الاضطلاع بالمزيد من العمل.

وإذ تلاحظ وجود حاجة إلى المزيد من الدراسات والارشادات بشأن استخدام نظام لمبادلات الانبعاثات للطيران المدني الدولي أو تخفيضها ~~على الأجل الطويل~~.

وإذ تلاحظ أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد أعدت نموذج اتفاق وارشادات بشأن استخدام التدابير الطوعية من جانب الدول المتعاقدة والأطراف المهتمة على الأجل القصير.

وإذ تقر أن الدراسات الشاملة التي جرت لتقديم ارشادات إضافية إلى الدول المتعاقدة بشأن الجبايات المتصلة بالانبعاثات حددت وجود عدد كبير من المسائل العالقة التي تثير آراء مختلفة.

ولما كانت الدول المتعاقدة لديها التزامات قانونية واتفاقات راهنة وقوانين قائمة وسياسات مقررة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل وضع ارشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق تهدف إلى تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات أو الحد منه، ولا سيما فيما يتعلق بتخفيف أثر الطيران على تغير المناخ، وأن يضع اقتراحات ملموسة وتقديم المشورة في أقرب وقت ممكن إلى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ.

٢- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس، مع مراعاة مصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية لتقييم تكاليف ومنافع التدابير المختلفة بما في ذلك التدابير القائمة بهدف معالجة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر طريقة اقتصادية وعلى اعتماد اجراءات تتوافق مع الاطار الوارد أدناه، في الوقت الذي تبذل فيه الدول المتعاقدة جهودا لاتخاذ اجراءات بشأن انبعاثات الطيران الداخلي وانبعاثات الطيران الدولي بنهج متسق.

أ) التدابير الطوعية

(١) تشجع الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ اجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية وابقاء الايكاو على علم.

(٢) تطلب الى الأمين العام أن يسهل هذه الاجراءات من خلال توفير الارشادات التي أعدتها الايكاو واللازمة لتلك التدابير، بما في ذلك اعداد نموذج اتفاق طوعي، والعمل على ضمان تمكين الأطراف التي تتخذ اجراءات مبكرة من أن تستفيد منها وألا تعرض فيما بعد لأي أضرار نتيجة لذلك.

ب) الجبايات المتعلقة بالانبعاثات

(١) تقر بأن قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات مازال ساريا.

(٢) تحث الدول على اتباع الارشادات الحالية الواردة فيه.

~~(٣) تقر بأن ارشادات الايكاو غير كافية في الوقت الراهن لتنفيذ تطبيق رسوم انبعاثات غازات الدفيئة.~~

~~(٤) تحث الدول على الامتناع عن اتخاذ أي اجراء انفرادي لتطبيق جبايات متصلة بالانبعاثات.~~

~~(٥) تطلب من المجلس أن يجري مزيدا من الدراسات ومزيدا من الارشادات بشأن هذا الموضوع، مع ايلاء التركيز على وجه الخصوص على المسائل المتعلقة والمحددة في الدراسات السابقة.~~

(٣) تقر بأن ارشادات الايكاو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتنفيذ فرض رسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى العالمي، على الرغم من عدم منع فرض هذه الرسوم عن طريق الاتفاق المتبادل بين الدول الأعضاء في احدى المنظمات الاقليمية للتكامل الاقتصادي على مشغلي هذه الدول وتكلف المجلس بما يلي:

أ) أن يجري المزيد من الدراسات ويضع ارشادات اضافية بشأن هذا الموضوع.

ب) أن يولي تركيزا خاصا للمسائل المتعلقة التي حددتها الدراسات السابقة وحددتها الجمعية العمومية.

ج) أن يستهدف اتمام هذا الأمر بحلول الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧.

(٤) تحث الدول على الامتناع عن التنفيذ الانفرادي لفرض رسوم على انبعاثات غازات الدفيئة [قبل] الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧.

(٥) تطلب من المجلس دراسة مدى فعالية الجبايات على الانبعاثات فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي ووضع المزيد من الارشادات بشأنها بحلول الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧، وتحث الدول المتعاقدة على المشاركة بنشاط وتقسام المعلومات في هذا الجهد.

(٦) تحث الدول المتعاقدة على ضمان وجود أعلى مستوى عملي ممكن من التوافق مع سياسات الايكاو وارشاداتها بشأن الجبايات على الانبعاثات فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي.

(ج) مبادلات حقوق الانبعاثات

(١) تويد تطوير نظام مفتوح لمبادلات حقوق انبعاثات الطيران الدولي بصورة أكبر.

(٢) **تطلب من** المجلس أن يركز على نهجين في عمله بشأن هذا الموضوع. في اطار النهج الأول، تويد الايكاو نظام مبادلة طوعي قد تقترحه الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية ذات الاهتمام. وفي اطار النهج الآخر، تقدم الايكاو ارشادات للدول المتعاقدة، حسب الاقتضاء، لادراج انبعاثات الطيران الدولي في مخططات الدول المتعاقدة لمبادلة الانبعاثات والتي تتماشى مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. في اطار النهجين، ينبغي أن يضمن المجلس أن الارشادات الخاصة بالنظام المفتوح للاتجار بالانبعاثات **تضج** تعالج الأسس الهيكلية والقانونية لمشاركة قطاع الطيران في نظام المبادلات المفتوح، بما في ذلك تقديم التقارير والرصد والامتثال.

— انتهى —