



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص لادراجه في التقرير

بشأن

البند ١٥ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

وافقت اللجنة التنفيذية على التقرير المرفق بشأن البند ١٥ من جدول الأعمال.

ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة التوصية رقم 15/1.

ملاحظة — بعد نزع صفحة الغلاف هذه، يجب وضع هذه الوثيقة في المكان الملائم من ملف التقرير، بوصفها التقرير الكامل عن البند ١٥ من جدول الأعمال.

البند رقم ١٥ : حماية البيئة

١:١٥ نظرت اللجنة التنفيذية في جلساتها الخامسة والسادسة والسابعة والحادية عشرة والثالثة عشرة في موضوع حماية البيئة على أساس التقرير المحلي الذي قدمه المجلس عن العمل بشأن موضوع ضوضاء الطائرات وانبعثات المحركات (WP/56) وتقريرين آخرين للمجلس يتعلق أولهما بتطبيق التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعثات غازات الدفيئة من الطيران المدني أو تخفيضها وثانيهما عن تحديث القرار الموحد بشأن حماية البيئة وهو القرار A33-7 (WP/77). إضافة إلى ذلك توجد ٢١ وثيقة مقدمة من الدول والمراقبين وهي الوثائق 72 و 85 و 95 و 99 و 101 و 115 و 123 و 132 و 137 و 138 و 139 و 146 و 153 و 172 و 174 و 177 و 182 و 222 و 223 و 235 و 247 .

٢:١٥ أحاطت اللجنة علماً بأن لجنة المجلس لحماية البيئة في مجال الطيران وأفرقة الخبراء المتعددة التابعة لها قد واصلت القيام بمعظم الأعمال المتعلقة بالبيئة في المنظمة، وأن اللجنة قد اجتمعت في فبراير ٢٠٠٤ (الاجتماع السادس) وأحرز تقدم كبير في مجال الضوضاء والانبعثات ويرد فيما يلي مزيد من التفاصيل بشأنه.

ضوضاء الطائرات: عام

٣:١٥ أفاد المجلس (WP/56) أنه نظر في مايو ٢٠٠٤ في تعديلات للملحق السادس عشر — حماية البيئة، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات والملحق السادس — تشغيل الطائرات، الجزء الثالث والملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول التي نبعت من توصيات الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وتعد أبرز الجوانب في التعديلات المقترحة هي أحكام جديدة تتعلق بوثائق ترخيص الضوضاء وأحكام إعادة الترخيص وإشارات إلى النهج المتوازن لإدارة الضوضاء. وسوف يدرس المجلس هذه التعديلات وتعديلات الملاحق الأخرى التي اقترحها الاجتماع السادس للجنة لاعتمادها في ضوء التعليقات الواردة من الدول والمنظمات الدولية. ووفقاً لما طالبت به الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية (القرار A33-7، المرفق (ج)) وضعت مواد إرشادية في الأيكاو لمساعدة الدول في تنفيذ النهج المتوازن (الوثيقة Doc 9828 إرشادات بشأن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات) وأقر المجلس إجراء مزيد من العمل بشأن الإرشادات كجزء من أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. ونشرت طبعة جديدة من دليل تخطيط المطارات، الجزء ٢ — استخدام الأراضي ومراقبة البيئة (Doc 9184) وكان من المتوقع صدور طبعة جديدة من دليل البيئة الفني بشأن استخدام الإجراءات في ترخيص ضوضاء الطائرات (Doc 9501). وفيما يخص تطور الضوضاء، كان هناك تحسن ملحوظ في الحالة حيث انخفض عدد السكان المتأثرين بالضوضاء بنسبة تصل إلى ٣٠ في المائة على المدى القصير (٢٠٠٦) مقارنة بالتنبؤات التي قدمت في الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (يناير ٢٠٠١) أساساً بسبب الاستغناء السريع عن الطائرات الأقدم وانخفاض العمليات المتوقعة لطائرات النقل الكبيرة. فضلاً عن ذلك، فإن تسوية النزاع بين الولايات المتحدة و ١٥ دولة أوروبية بموجب المادة ٨٤ والذي انتهى بصورة مرضية في ٢٠٠٣/١٢/٥ قد عزز دور الأيكاو كمحفل للوساطة في مسائل الطيران.

٤:١٥ اقترحت أستراليا في الوثيقة WP/101 إمكانية تعزيز المواد الإرشادية بشأن النهج المتوازن (Doc 9829) إذا أدرجت استراتيجيات تعالج "قضايا الناس" ودعت المجلس إلى إدراج أساليب اشتراك المجتمع في النهج المتوازن كجزء من عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن الوثيقة Doc 9829 لضمان بقاء الإرشادات حديثة وملبية لاحتياجات الدول.

٥:١٥ قدمت الصين في الوثيقة WP/247 معلومات عن التدابير التي اتخذتها والخبرات التي اكتسبتها الحكومة الصينية في التعامل مع ضوضاء الطائرات واقترحت إيلاء النظر للجمع بين جوانب الضوضاء في القرار A33-7 والملحق السادس عشر لإصدار ملحق مستقل وشامل للاتفاقية يمثل أساساً قانونياً موحداً تتبعه الدول المتعاقدة. ودعت أيضاً إلى

زيادة تعزيز الأبحاث بشأن مراقبة ضوضاء الطائرات والنهج الاستباقي في معالجة مشكلة ضوضاء المطارات بما في ذلك وضع قواعد وتوصيات.

٦:١٥ أعربت الهند في الوثيقة WP/172 عن شواغلها بشأن آثار الحظر الليلي الذي يوجد في المطارات في بعض أجزاء العالم بما في ذلك حاجة بعض المطارات في بلدان أخرى لتلبية متطلبات الحجم الكبير من العمليات الدولية في ساعات غير ملائمة إضافة إلى الآثار العكسية المحتملة على حق الدخول إلى السوق واستخدام حقوق النقل ونمو النقل الجوي. وكانت الحاجة المستمرة لعمليات الحظر هذه محل تساؤلات في ضوء التقدم التقني الذي أحرز في جعل الطائرات أهدأ صوتاً. وطلب من الجمعية العمومية اتخاذ موقف بشأن الحظر الليلي لتخفيف المشاكل المكتشفة.

٧:١٥ أعرب مجلس المطارات الدولي في الوثيقة WP/153 عن دعمه للدور القيادي للإيكاو بشأن مسائل البيئة. ورحب بالمواد الإرشادية الخاصة بالنهج المتوازن وأعرب عن رأيه بوجود عدد من المسائل التي احتاجت إلى تطويرها بصورة أكبر في الإرشادات لجعلها وثيقة وأكثر إفادة للمطارات (بما في ذلك زيادة التأكيد على خفض الضوضاء عند المصدر ودور واقعي لتخطيط استخدام الأراضي وتحسين لمؤشر الضوضاء ووصف الكنتورات ومرونة أكبر في تحليل التكاليف والمنافع). ودعا مجلس المطارات الدولي أيضاً إلى قواعد قياسية أكثر صرامة بشأن ضوضاء الطائرات لإدراجها في الملحق السادس عشر بغية تخفيض الضوضاء وتيسير تطوير سعة المطارات لتلبية النمو المستقبلي في الحركة.

٨:١٥ استرعت دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاو) في الوثيقة WP/138 الانتباه إلى حالة الضوضاء حول المطارات الواقعة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية التي يمكن للشكاوى الشرعية التي قدمها السكان فيها أن تحمل عواقب خطيرة على نظام النقل الجوي عن طريق الحد من تطوير بعض المطارات وبالتالي الحد من سعة النظام كله. وكان أثر الحكم الصادر عام ٢٠٠٣ من المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان هو إلزام الدول الخاضعة للاختصاص القضائي للمحكمة بصورة قانونية بإيجاد توازن عادل والحفاظ عليه بين حقوق ومصالح قطاع الطيران وحقوق ومصالح من يتأثرون سلبياً بأثر الضوضاء الناتجة عن أنشطته. وفي مقابل هذه الخلفية، أيدت دول إيكاو اعتماد أهداف بيئية حسبما اقترح المجلس ورحبت بالمواد الإرشادية بشأن النهج المتوازن وطلبت من المجلس التشجيع على استخدامها. كما طلبت أيضاً من المجلس اعداد تدابير إضافية لخفض ضوضاء الطائرات عند المصدر وفي ضوء التقدم المحرز في الحد من عدد المتأثرين بالضوضاء حول المطارات أو خفضه أن ينظر فيما إذا كان ينبغي الشروع في العمل بشأن قواعد جديدة صارمة للضوضاء.

٩:١٥ رحب الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) في الوثيقة WP/72 بالمواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو بشأن النهج المتوازن. وشددت على أهمية التشجيع على إدارة الضوضاء وتنفيذها في المطارات وحولها، ودعت الدول إلى اعتماد هذه المواد الإرشادية الجديدة وتنفيذها.

١٠:١٥ عقب النظر في هذه الوثائق واجراء المزيد من المناقشات واجراء المزيد من المناقشات بشأن ضوضاء الطائرات بشكل عام، أعربت اللجنة عن تقديرها للتقدم الجوهري المحرز منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية ولا سيما وضع ونشر الوثيقة Doc 9829 بعنوان إرشادات بشأن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات. ومع الإحاطة علماً بأن الإرشادات كانت "وثيقة حية" وأن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران كانت لديها بالفعل خطط لتطوير بعض جوانبها بغية إبقائها ملبية لاحتياجات الدول، طلبت اللجنة إدراج الإرشادات بشأن أساليب اشتراك المجتمع واقتراح آخرون النظر في وضع إضافات إذا سمحت الموارد وأن يروج للإرشادات من خلال عقد دورات دراسية. وحثت اللجنة الدول على تنفيذ النهج المتوازن مستفيدة الإرشادات الجديدة.

١١:١٥ رحبت اللجنة أيضا بالدراسة المعنية بتطور ضوضاء الطائرات واتفقت على الحاجة الى مواصلة تقديم هذه التقييمات المفيدة للايكو والدول في وضع السياسة الخاصة بالضوضاء.

١٢:١٥ لاحظت اللجنة أن كثيرا من الاقتراحات التي قدمت قد وردت بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران الذي أقره المجلس مؤخرا. فعلى سبيل المثال، كان لدى اللجنة بالفعل اجراءات للنظر في الحاجة الى قواعد قياسية أكثر تشددا، فيما يخص الدعوة الى وضع قواعد قياسية للضوضاء تكون أكثر تشددا في الملحق السادس عشر، استنادا الى الاستعراض التكنولوجي الشامل والمبادئ الواردة في صلاحياتها (الجدوى الفنية والمعقولة الاقتصادية والمنفعة البيئية والاعتماد المتبادل المحتمل بين تدابير مراقبة الضوضاء ومراقبة انبعاثات المحركات). اضافة الى ذلك، شجعت اللجنة الدول التي ليست لها عضوية في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ولديها اقتراحات محددة، مثل الصين، على النظر في المشاركة في اللجنة ليتسنى استعراض اقتراحاتها على مستوى الخبراء.

١٣:١٥ فيما يخص الصعوبات التي تواجهها بعض الدول نتيجة للحظر المتعلق بالضوضاء في دول أخرى، كان مفهوما أن هذا الأمر ذو حساسية. وأحيط علما بأن ارشادات الايكو تدعو الى النظر في أعمال الحظر والقيود التشغيلية الأخرى في سياق النهج المتوازن. وخلصت اللجنة الى أن هذه المسألة ينبغي أن يدرسها المجلس بصورة أكبر اذا سمحت الموارد ولا سيما في ضوء تحديد نطاق المشكلة وحجمها.

١٤:١٥ وفي الختام، أعربت اللجنة عن تأييدها للعمل الذي تتجزه لجنة حماية البيئة في مجال الطيران حاليا في مجال الضوضاء واسهامات مجتمع الطيران في عمل اللجنة وأوصت بأن يقوم المجلس بما يلي:

(أ) أن يحدد الأولوية ويخصص الموارد المطلوبة لتنفيذ المهام المتعلقة بضوضاء الطائرات في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك اقتراحات اجراء المزيد من العمل بشأن وضع ارشادات أخرى للنهج المتوازن ودراسة مسألة أعمال حظر الضوضاء.

(ب) أن يحث الدول على الالتزام ببذل الجهود والموارد الضرورية لضمان تنفيذ عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن ضوضاء الطائرات تنفيذا كاملا.

١٥:١٥ نظرت اللجنة أيضا في موضوع ضوضاء الطائرات بالارتباط مع تحديث قرار الجمعية العمومية A33-7 (انظر الفقرات من ٥٥:١٥ الى ٥٧:١٥ فيما يلي).

انبعاثات محركات الطائرات: عام

١٦:١٥ قدم المجلس تقريرا (WP/56) عن عمله في مجال انبعاثات محركات الطائرات بما في ذلك التقدم المحرز في التدابير الفنية والتشغيلية لتخفيض الانبعاثات والتعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى في هذا المجال. وأوصى الاجتماع الثالث للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قواعد قياسية أكثر تشددا لأكاسيد النيتروجين لادراجها في الملحق السادس عشر، المجلد الثاني – انبعاثات محركات الطائرات، لينظر فيها المجلس. ووافق الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالاجماع على القاعدة القياسية الجديدة لأكاسيد النيتروجين التي تحدده بنسبة ١٢ في المائة أقل من مستويات الصرامة الحالية كجزء من نهج ذي خطوتين يشمل دراسة قواعد قياسية أكثر تشددا لانبعاثات محركات الطائرات وخاصة أكاسيد النيتروجين في ضوء عملية استعراض التكنولوجيا ومبادئ اللجنة بشأن الجدوى الفنية والمعقولة الاقتصادية والمنفعة البيئية وأوجه الاعتماد المتبادل التي تستهدف عملية الاستعراض عام ٢٠١٠. وواصلت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عملها بشأن تقييم المعلومات العلمية المتاحة عن أثر انبعاثات محركات الطائرات سواء على المستوى

العالمي أو على الأرض وبشأن تكنولوجيا خفض الانبعاثات. واستمرت الجهود الخاصة بوضع أهداف متوسطة وطويلة المدى لخفض انبعاثات الطائرات وبشأن الحاجة الى وضع أدوات أخرى لتحديد الاعتماد المتبادل بين الانبعاثات والضوضاء. ونشرت مواد ارشادية عن التدابير التشغيلية (الفرص التشغيلية لتخفيض استخدام الوقود وتخفيض الانبعاثات، الكتاب الدوري ٣٠٣) بحيث تستطيع المطارات وشركات الطيران وأصحاب المصالح الآخرون الذين نجحوا في خفض الانبعاثات من تقاسم الأساليب التي اتبعوها مع الآخرين، وعقدت حلقتان دراسيتان للترويج لهذه الممارسات وفقا لطلب الجمعية العمومية (A33-7، المرفق ح). وسوف يكون من الضروري اجراء مزيد من التطوير للنماذج لتقييم المنافع البيئية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. وكانت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تقوم بتحليل هذه النماذج وسوف يتم تحديث المعلومات المتعلقة بالبيئة الواردة في خطة الملاحة الجوية العالمية لنظم CNS/ATM (Doc 9750) تبعا لذلك.

١٧:١٥ استرعى التقرير الذي قدمه المجلس أيضا الانتباه الى الحضور المتزايد لهيئات الأمم المتحدة في عملية لجنة حماية البيئة في مجال الطيران والتعاون المتزايد مع اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ التي تؤكد على الدور القيادي للايكاو ومسؤولياتها في مجال الطيران وحماية البيئة. ووردت تقارير منتظمة قدمت الى عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ عن العمل الذي يتم داخل الايكاو فيما يتعلق بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران أو تخفيضها. وبناء على طلب الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية (SBSTA) التابعة للاتفاقية الاطارية، تعاونت الايكاو في عملية تستهدف تحسين كل من نوعية بيانات انبعاثات الطيران التي يقدمها الأطراف في الاتفاقية الاطارية والمنهجية التي تعتمد عليها عملية الابلاغ. وفي هذا الصدد، استضافت الايكاو اجتماعين للخبراء بشأن بيانات الانبعاثات والنمذجة بالارتباط مع أمانة الاتفاقية الاطارية، واستكشفت الايكاو نماذج انبعاثات الطيران التي يمكن استخدامها لمساعدة الهيئة الفرعية.

١٨:١٥ قدمت أستراليا في الوثيقة WP/99 معلومات عن الأبحاث التي تجري لاستكشاف الكفاءة المحتملة في ادارة الحركة الجوية والتي يمكن أن تؤدي في النهاية الى وفورات في استخدام الوقود وفي الانبعاثات. وتوافقت النتائج حتى ذلك الوقت مع التقديرات السابقة البالغة من ٦ الى ١٦٪ من الوفورات في ثاني أكسيد الكربون والذي قدمها الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC) في تقريره الخاص عن الطيران والمناخ الجوي العالمي ودُعيت الجمعية العمومية الى أن تحت الدول الأخرى على تنفيذ تدابير تشغيلية مشابهة حسبما يرد في المواد الارشادية الجديدة الصادرة عن الايكاو (الكتاب الدوري 303 Circ) لخفض استهلاك الوقود وبالتالي خفض ثاني أكسيد الكربون وانبعاثات الغازات الأخرى.

١٩:١٥ قدمت دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني، في الوثيقة التي صاغتها ونسقتها مع منظمة اليوروكنترول (WP/146)، معلومات تظهر أن ادارة الحركة الجوية يمكن أن تسهم اسهاما معقولا في تحسين الأداء البيئي مع ضمان عدم الاخلال بالسلامة الجوية. وشمل ذلك تقديم الحدود الدنيا للفصل الرأسي بين الطائرات في احدى وأربعين دولة (اللجنة الأوروبية للطيران المدني اضافة الى المنطقة الانتقالية المرتبطة بها) مما أدى الى خفض احتراق الوقود والانبعاثات بنسبة ٥٪ في طبقات الجو العليا وعددا من الأنشطة البيئية الحالية على مستوى أوروبا. ودعت دول الايكاو الجمعية العمومية الى تشجيع هيئات الايكاو ذات الصلة على ادراج اسهام ادارة الحركة الجوية في أعمالها وأيضا الى تشجيع الدول على اجراء تحليل للوقوع البيئي كجزء أساسي من برامج تنفيذ الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين الطائرات لديها.

٢٠:١٥ شددت الأياتا (WP/174)، بالإشارة الى تقرير الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ المذكورة أعلاه، على المنافع البيئية من تخطيط ادارة الحركة الجوية. وطلبت أن تقوم الايكاو - من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ومجموعات التخطيط الاقليمية والدول، من خلال مقدمي خدمات الحركة الجوية لديها، بتقييم الأثر البيئي لخطط تنفيذ محددة وأن تولي اعتبارا تاما للمنافع البيئية في تنفيذ نظم CNS/ATM.

٢١:١٥ اقترحت جمهورية ايران الاسلامية في الوثيقة WP/235 وضع مواد ارشادية لمساعدة الدول في تصميم وتصنيع محركات الطائرات بهدف الحد من ضوضاء الطائرات والأثر البيئي لانبعاثات المحركات. ودعت الوثيقة أيضا الى دراسة طرز جديدة من وقود الطيران تحتوي على ملوثات أقل.

٢٢:١٥ أعرب الاتحاد الروسي في الوثيقة WP/123 عن رأيه في عدم وجود دليل موثوق فيه لأثر غازات الدفيئة على المناخ العالمي. وشدد على الحاجة الى نهج مثبت علميا لتقديم تدابير للحد من انبعاثات محركات الطائرات أو خفضها وأوصى بأن الايكاو ينبغي أن تركز في عملها المستقبلي على خفض أكاسيد النتروجين في ضوء التهديد الذي تمثله لصحة الانسان والبيئة وانه يتعين اجراء تحليل مقارن لأثر انبعاثات أكاسيد النتروجين وثاني أكسيد الكربون على البيئة.

٢٣:١٥ قدمت تونس في الوثيقة WP/222 موقف الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني والذي أيد التوصية الصادرة عن الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قاعدة قياسية جديدة أكثر صرامة لانبعاثات أكاسيد النتروجين تطبق ابتداء من عام ٢٠٠٨. ودعت الجمعية العمومية الى أن تذكر في القرار الموحد المحدث بأن هذه القواعد القياسية هي قواعد قياسية للانتاج فقط ولا تستخدم في فرض قيود تشغيلية أو رسوم في المستقبل على محركات الطائرات الحالية.

٢٤:١٥ ركز مجلس المطارات الدولي في الوثيقة WP/153 على أن الانبعاثات، مثلها في ذلك مثل الضوضاء، يزداد كونها عاملا يحد من توسيع الطاقة الاستيعابية للمطارات والقدرة على تلبية النمو المستقبلي للحركة. وزادت أهمية مسألة نوعية الهواء المحلي بيئة المطارات. وبينما تعرض بعض التدابير القائمة على آليات السوق مثل مبادلة الانبعاثات حلا واحدا للمسألة، رأى مجلس المطارات الدولي أن خفض عند المصدر يظل الحل الموثوق فيه على الأمد الطويل. ورأى أن توصية الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بخفض الحدود المسموح بها لأكاسيد النتروجين في الملحق السادس عشر بحوالي نسبة ١٢٪ كان غير كاف، ودعا الجمعية العمومية الى تأييد زيادة ملحوظة في المستقبل في صرامة قواعد الانبعاثات في الملحق السادس عشر في تاريخ سابق على التاريخ المزمع عام ٢٠١٠. واسترعى مجلس المطارات الدولي الانتباه أيضا الى مسألة "ملوثات الهواء الخطرة" التي تتولد عن عمليات الطائرات وشجع الايكاو على الأخذ بزمام القيادة في وضع معلومات موثوق فيها بشأن الموضوع.

٢٥:١٥ استرعت دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاو) الانتباه في الوثيقة WP/137 الى الآثار السلبية الخطيرة على قطاع الطيران في العالم اذا لم يتم تلبية الحاجة الى وجود نوعية عالية للهواء في المطارات وحولها بفعالية مع الاحاطة علما بأن الارشادات الخاصة بنوعية الهواء الصادرة عن منظمة الصحة العالمية تصف بوضوح بعض الآثار السلبية لهذه الملوثات على صحة البشر وبينما هناك ادراك للتقدم الذي أحرزته الايكاو في القواعد والتدابير التشغيلية الخاصة بالانبعاثات، رأت هذه الدول وجود حاجة الى اتخاذ اجراءات جديدة لمعالجة هذه المسألة وتجنب المعارضة المتزايدة لنمو الحركة وأوصت أن توضح الجمعية العمومية في قرارها بشأن حماية البيئة أن الاجراءات الجديدة لازمة لحماية نوعية الهواء لأن ما تساهم به محركات الطائرات في انبعاثات أكسيد النتروجين وتركيزات الأوزون أخذه في التزايد وأن ترحب باقتراح لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بوضع قاعدة قياسية جديدة بشأن انبعاثات أكاسيد النتروجين. كما

دعت الجمعية العمومية الى أن تطلب من المجلس أن يكفل قيام لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باستعراض القاعدة القياسية لأكاسيد النتروجين مع حلول عام ٢٠١٠ وأن يكفل استكمال عمل اللجنة المتعلق بتوسيع نظام الترخيص الراهن لانبعاثات أكاسيد النتروجين ليشمل جميع مراحل الطيران مع مراعاة أداء الطائرات برمتها بحلول عام ٢٠٠٧ وأن يدرس الخصائص الملائمة للجسيمات الناجمة عن انبعاثات محركات الطائرات كما اقترحت ذلك لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بهدف تغيير القاعدة القياسية الراهنة للايكوا لانبعاثات الدخان في ضوء أحدث توصيات منظمة الصحة العالمية.

٢٦:١٥ ركزت الدول الأعضاء في الايكوا في الوثيقة WP/139 على الشواغل المتنامية حول مساهمة الطيران في تغير المناخ والحاجة المترتبة على ذلك للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة في العالم أو تخفيضها. وطلبت الى المجلس الاستمرار في دعم الأنشطة الرامية الى ادخال المزيد من التحسينات على التكنولوجيا الحالية والعمليات، والتعرف، اذا تيسر ذلك، على تكنولوجيات وعمليات جديدة من شأنها أن تخفض الانبعاثات وتسهل النمو المستمر للطيران.

٢٧:١٥ أعربت الأياتا في الوثيقة WP/85 عن التزام صناعة النقل الجوي بالمشاركة الفعالة في جهود الطيران المستمرة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة أو تخفيضها مع ادراك أن هذه الجهود ينبغي أن تقودها الحاجة الماسة للمجتمع العالمي الدائم لحماية قدرة النقل الجوي على النمو وبالتالي تلبية الطلب على تخفيض التكاليف وتخفيف الاضطرابات التنافسية. وعندما عبرت الأياتا عن دعمها للدور الريادي للايكوا في المسائل المرتبطة بتغير المناخ، فانها حثت الايكوا على المزيد من التطوير لسياسات تغير المناخ العالمية وفقا لمقتضيات الطيران المعينة، بغية الاحتفاظ بأكثر الحلول مرونة وجدوى من حيث التكاليف، وضمان أن الايكوا تمثل مصالح الطيران بشكل كبير، وتعزز انجازات الطيران في محافل منظومة الأمم المتحدة عن تغير المناخ والمسائل العالمية الأخرى التي من شأنها أن تؤثر على الطيران. وكانت قد دعت الايكوا لدعم التنمية المستمرة للطيران كعنصر هام في مجتمع عالمي دائم، ودعت الدول لتعزيز أو تنفيذ التحسينات على البنية الأساسية وخاصة من خلال الحلول المناسبة لنظم CNS/ATM. كما قدمت الأياتا مقترحات أخرى معينة بشأن مشروع البيان الموحد لسياسات الايكوا المستمرة وممارساتها فيما يرتبط بحماية البيئة.

٢٨:١٥ اضافة الى الوثيقة المذكورة أعلاه، قدمت أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ بيانا الى الجلسة، لفتت فيها الانتباه الى التطورات التي حدثت خلال الأيام الأخيرة الماضية وزادت من احتمال دخول بروتوكول كيوتو حيز التنفيذ في المستقبل القريب. وورد في الفقرة ٢ من المادة الثانية من بروتوكول كيوتو أن الأطراف الواردة في الملحق (١) باتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ تستمر في فرض حدود على انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران أو تخفيضها، وذلك من خلال الايكوا. وأشادت بالعمل الممتاز الذي قامت به الايكوا في مجال انبعاثات الطيران الدولي، مع الاحاطة علما بأن الطيران هو مصدر هام للانبعاثات. وكان من المهم بالنسبة للسياسات والممارسات الأساسية أن تتحكم في انبعاثات الطيران على أساس واقعي جيد. وبناء على ذلك تعاونت اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ مع الايكوا في مجال العمل المنهجي المرتبط بحصر غازات الدفيئة ودعت اتفاقية الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية الايكوا لبحث امكانية مراجعة وتحسين جودة البيانات المبلغة وقابليتها للمقارنة. وقدمت الايكوا تحديثات منتظمة الى الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية بشأن أنشطتها، ونظمت ندوة فرعية للايكوا عن انبعاثات الطيران وذلك في الاجتماع العشرين للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية في شهر يونيه، حيث قدمت الايكوا النتائج الأولية لمقارنة بيانات طيران بين الجرد الذي قامت به اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ ونتائج ثلاثة نماذج تطبقها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. كما أحاط علما بأن العمل الذي يقوم به الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ

عن مراجعة ارشادات جرد الانبعاثات يستفيد من البيانات التي تقدمها الايكاو. وأوضحت كل هذه التطورات المساهمة البناءة للايكاو في تحسين جرد انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران.

٢٩:١٥ أكدت اللجنة، في سياق المناقشات، على أهمية الدور الريادي للايكاو فيما يرتبط بالمسائل الخاصة بالانبعاثات، ورحبت بالتعاون الممتاز بين الايكاو والهيئات الأخرى التابعة لمنظمة الأمم المتحدة وخاصة العملية التي تقوم بها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وفي هذه الصلة، أحيط علما بأنه ليس من المهم التلبيغ بأنشطة الايكاو المرتبطة بالبيئة وحسب، بل وضمان أن دور الطيران في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بالعالم لا يهمل.

٣٠:١٥ وأقرت اللجنة بأن الزيادة في الانبعاثات، شأنها شأن الضوضاء، قد انخفضت في الأونة الأخيرة، إلا أنه ما زالت هناك شواغل متزايدة بشأن انبعاثات محركات الطائرات على المستويين المحلي والعالمي. كما رحبت بعمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في مجال الانبعاثات والتقدم الذي أحرزه الاجتماع السادس لهذه اللجنة خاصة التوصية بقاعدة جديدة بشأن أكاسيد النيتروجين. وكما هو الحال بالنسبة للضوضاء، أحيط علما بأن العديد من الشؤون المطروحة خلال المناقشات قد نوقشت بالفعل في برنامج العمل الجديد للجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٣١:١٥ فيما يرتبط بالجوانب العلمية لمساهمة الطيران في تغير المناخ، تم تذكير اللجنة بأن التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ عن الطيران والمجال الجوي العالمي (١٩٩٩) قد أشار الى أن آثار أنواع انبعاثات الطائرات مدركة بشكل تام وأن آثار بعض الانبعاثات الأخرى غير مدركة، وتعرف على عدد من الجوانب الرئيسية لعدم التيقن العلمي (انظر قرار الجمعية العمومية A33-7 المرفق (ح)). وأحاطت اللجنة علما بأن لدى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عملية للنظر في الاكتشافات العلمية الحديثة منذ نشر تقرير الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ وذلك من خلال تركيزها على البحوث، وأكدت على أهمية ضمان أن عمل الايكاو والدول في هذا المجال له أساس علمي جدير بالثقة.

٣٢:١٥ فيما يرتبط بالاجراءات التشغيلية الرامية الى الحد من الانبعاثات أو تخفيضها، عبرت اللجنة عن امتنانها لاعداد مواد ارشادية واردة في الفرص العملية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (Circ 303)، ورحبت بالترويج لهذه المواد من خلال حلقات الدراسة. وتوصلت اللجنة الى أن ادارة الحركة الجوية لها دور هام في تخفيض أثر النقل الجوي على البيئة، وشجعت الدول التي لم تقم بذلك، على استغلال الفرص المتاحة من خلال ادارة الحركة الجوية لتخفيض استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات. كما دعت اللجنة الايكاو، من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بالتعاون مع هيئات أخرى معنية مثل المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ، الى اعداد أدوات مناسبة لتقييم تخفيضات الانبعاثات المصاحبة لتنفيذ التدابير الخاصة بادارة الحركة الجوية. كما شجعت الدول والمنظمات الدولية على تقديم خبراء في ادارة الحركة الجوية لدعم أنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

٣٣:١٥ أخيرا، عبرت اللجنة عن تأييدها للعمل الذي تقوم به حاليا لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن الانبعاثات وأوصت المجلس بما يلي:

(أ) ايلاء الأولوية وتخصيص الموارد اللازمة للمهام المرتبطة بالانبعاثات الطائرات في برنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

(ب) حث الدول على بذل الجهود اللازمة وتقديم الموارد لضمان التنفيذ الكامل لبرنامج عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن انبعاثات محركات الطائرات.

ج) الاستمرار في التعاون عن كثب مع الهيئات الأخرى التابعة لمنظومة الأمم المتحدة والمعنية بالانبعاثات، خاصة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، والاستجابة لطلبها للمعلومات.

٣٤:١٥ نظرت اللجنة أيضا في انبعاثات محركات الطائرات فيما يرتبط بتحديث القرار A33-7 (انظر الفقرات ٥٥:١٥ الى ٥٧:١٥ أدناه).

انبعاثات محركات الطائرات: التدابير القائمة على آليات السوق

٣٥:١٥ قدم المجلس في الوثيقة WP/76 تقريرا عن عمله بناء على طلب الجمعية العمومية "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 بشأن تغير المناخ"، و"تقييم تكاليف ومزايا التدابير المختلفة بالطريقة الأكثر جدوى من حيث التكاليف" (قرار الجمعية العمومية A33-7، المرفق (ط)).

٣٦:١٥ ركز هذا العمل على التدابير الطوعية (التي يوافق قطاع الصناعة والحكومات في اطارها على اجراءات مستهدفة أو مجموعة منها رامية الى الحد من الانبعاثات أو تخفيضها)، وتبادل الانبعاثات (نظام يمكن بموجبه احتواء مجمل الانبعاثات وقدر السماح بها على شكل تصاريح انبعاثات يمكن أن تشتري وأن تباع لتلبية أهداف تخفيض الانبعاثات)، ورسوم مرتبطة بالانبعاثات. وعلى الرغم من أنه يوجد أثر محتمل لانبعاثات الطائرات على المستويين المحلي والعالمي، فإن هذا العمل ركز على الأثر العالمي. وافترض أن التدابير القائمة على آليات السوق من شأنها أن تستهدف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، مع ترك امكانية أن يشتمل هذا العمل على انبعاثات غازات الدفيئة الأخرى من الطيران.

٣٧:١٥ فيما يرتبط بالتدابير الطوعية، أعد المجلس اتفاقا نموذجيا - مذكرة تفاهم، يمكن أن تستعين به الدول والأطراف المعنية الأخرى، مع مواد ارشادية مصاحبة عن التدابير الطوعية الرامية الى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أو تخفيضها، واعتمده. وسوف تراقب لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التنفيذ كجزء من عملها في المستقبل.

٣٨:١٥ ساندت الجمعية العمومية في ٢٠٠١، فيما يرتبط بتبادل الانبعاثات، اعداد نظام مفتوح لتبادل الانبعاثات من الطيران الدولي، وطلبت الى المجلس، كمسألة ذات أولوية، اعداد ارشادات. وأدرجت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المساعدة المقدمة من مستشارين في بحث عدد من مختلف خيارات تبادل الانبعاثات، وعلى ضوء عمل المستشارين، أوصى الاجتماع السادس للجنة - واعتمد المجلس ذلك منذ هذا الحين - أن المزيد من العمل ينبغي أن يركز على نهجين: أن تؤيد الايكاو، بموجب أحد النهجين، اعداد نظام طوعي لتبادل الانبعاثات قد تقترحه شركات الطيران والمطارات والدول والمنظمات الدولية المعنية، أو أن تقدم الايكاو، بموجب النهج الثاني، ارشادات عن استخدامات الدول، حسب الاقتضاء، لادراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول لتبادل انبعاثات، بما يتماشى مع الاجراءات التي وضعتها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٣٩:١٥ توصلت الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١، فيما يرتبط بالرسوم على الانبعاثات، باستمرار صلاحية السياسة التي أعدها المجلس عام ١٩٩٦ (كتاب المنظمة 1/17.9-97/62 AN المؤرخ ١٩٩٧/٦/١١)، وهي احدى النقاط الرئيسية التي تكون بموجبها أي جبايات على شكل رسوم وليس ضرائب. وبناء على طلب الجمعية العمومية، قامت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باعداد المزيد من الارشادات لمعالجة شؤون قد تطرأ اذا ما فرضت بعض الدول رسوما على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ولكنها لم تستطع التوصل الى توافق في الآراء بسبب عدة مسائل، بما في ذلك جدوى التكاليف والعديد من الجوانب القانونية والجوانب المرتبطة بالسياسية والتنفيذ (يرد في الوثيقة WP/76 بمزيد من التفصيل).

وتوصل المجلس الى أن ايجاد حل لهذه المسائل شأن معقد وأحاط علما بأن بعض النهج الجديدة المحتملة توصلت اليها اللجنة، على الرغم من أن هذه الأفكار لم تصل الى مرحلة كافية من النضج، وأنها سوف تحتاج المزيد من التفصيل. واستدعت الحاجة اجراء المزيد من الدراسات للمسائل المتبقية، وسوف تتضح طبيعتها عقب اجتماع الجمعية العمومية. وفي هذه الظروف، فإن المجلس يقترح على الجمعية العمومية نسخة منقحة من قرار الجمعية العمومية A33-7، المرفق (ط) - التدايير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات، التي تشجع فيه الدول المتعاقدة على عدم فرض مثل هذه الرسوم. الا أن مجموعة من الدول الأوروبية عبرت عن رأي قلة، يصر على الاحتفاظ بمجال الاجراءات المتماشية مع السياسة التي تتبعها الايكاو حاليا.

٤٠:١٥ أكد الاتحاد الروسي في الوثيقة WP/123 على الحاجة الى نهج ذي أساس علمي لتطبيق التدايير القائمة على آليات السوق. وينبغي اجراء المزيد من الدراسات لمثل هذه التدايير قبل تطبيقها، والى ذلك الحين ينبغي تجنب اتخاذ اجراء من طرف واحد.

٤١:١٥ دعت كندا والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية الجمعية العمومية في الوثيقة WP/177 الى عدم تأييد فرض رسوم ثاني أكسيد الكربون بما أن الارشادات الصادرة عن الايكاو غير كافية والنهج لم تثبت جدوى تكاليفه بعد. وكان رأي هذه الدول أن الحاجة تستدعي اجراء المزيد من الدراسات للتوصل الى حلول للمسائل القانونية وتلك المرتبطة بالسياسة والشؤون الاقتصادية فيما يرتبط برسوم ثاني أكسيد الكربون. وعبرت الدول عن تأييدها لاستمرار تطوير ارشادات عن التدايير الطوعية والنظام المفتوح لتبادل الانبعاثات بغية تخفيض أثر الطيران على تغير المناخ. أخيراً، شجعت هذه الدول التي ترغب فرض رسوم على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على اجراء اتفاقات طوعية مع الدول الراغبة على أساس متبادل.

٤٢:١٥ أشار أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني (اكاك) في الوثيقة WP/115، في سياق اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو، الى أن البلدان النامية لا تدرج في التزامات تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة أو الحد منها. وبناء على ذلك، حسبما رأت الايكاو، ينبغي ألا تفرض التدايير القائمة على آليات السوق على البلدان النامية لأن من شأن ذلك أن يؤدي الى تدهور حالتها الاقتصادية.

٤٣:١٥ أشارت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (افكاك)، الوثيقة WP/132، الى نتائج أعمال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، والى عدم وجود توافق في الآراء داخل الايكاو بشأن استخدام اطار العمل للارشاد عن تطبيق الرسوم على الانبعاثات. وعبرت الدول عن شاعل بشأن الحاجة لحماية المصالح الاقتصادية للدول النامية ولضمان أن الاجراءات المتخذة تتماشى مع التزاماتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٤٤:١٥ عبر المجلس الدولي للمطارات في الوثيقة WP/153 عن تأييده لاستمرار عمل الايكاو على التدايير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك تبادل الانبعاثات وفرض رسوم على الانبعاثات، (باستثناء الجبايات مثل الضرائب) والاتفاقات الطوعية، مع الاشارة الى أن هذه التدايير ينبغي أن تتيح أهدافا يسيرة القياس وتكون مقبولة بالنسبة للتخفيض المحض للانبعاثات.

٤٥:١٥ أكدت الدول التابعة للجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاك) في الوثيقة WP/139 على التزاماتها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبموجب بروتوكول كيوتو. ودعت الايكاو لتعزيز السياسات التي من شأنها أن تساعد الدول المتعاقدة الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية على اتخاذ تدابير احتياطية لمواجهة تغير المناخ، واعادة التأكيد على اعتراض أوروبا على أي حظر على رسوم على انبعاثات غازات الدفيئة. وفي وثيقة ذات صلة

WP/223) والتصويب رقم ١) اقترحت الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني مجموعة من التعديلات على مشروع المرفق (ط) الذي قدمه المجلس.

٤٦:١٥ حثت الأياتا الدول في الوثيقة WP/85 على عدم تطبيق أي تدابير محلية أو وطنية أو اقليمية مثل الضرائب أو الرسوم، من شأنها أن تؤثر على التدابير التشغيلية والطوعية. وعبرت الأياتا في الوثيقة WP/95 عن تأييدها للاقتراح المقدم من المجلس لمراجعة المرفق (ط) بالقرار A33-7، وأكدت على ضرورة أخذ مصالح المنتفعين بالمجال الجوي في الاعتبار عند اجراء المزيد من الدراسات للرسوم المرتبطة بالانبعاثات.

٤٧:١٥ عبرت الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك) في الوثيقة WP/182 عن اعتراضها لأي شكل من الرسوم على الانبعاثات يمكن أن يفرض على البلدان النامية، سواء أكان على المستوى المحلي أو الاقليمي أو العالمي.

٤٨:١٥ أحاطت اللجنة علما بأن المناقشات حول استخدام التدابير المبنية على آليات السوق كانت تتم في سياق اتفاق عام في الرأي بشأن الأهداف العامة التي تتبعها الدول بخصوص الحاجة لمعالجة أثر الطيران على تغير المناخ، وأقرت بالدور الريادي الذي ينبغي أن تلعبه الايكاو في هذا الشأن. الا أنه، اختلفت الآراء بشأن سرعة وسبل التوصل الى هذه الأهداف، كما هو وارد أدناه. وكان هناك أيضا اتفاق عام على أن مسألة الانبعاثات من محركات الطائرات ينبغي أن يتم التعامل معها بشكل يشمل التدابير الفنية والتشغيلية والاقتصادية، وأنه ينبغي الأخذ في الاعتبار المبادلات بين الضوضاء والانبعاثات وبين ثاني أكسيد الكربون وأكاسيد النيتروجين.

٤٩:١٥ رحبت اللجنة بالنقدم المحرز منذ الدورة الثالثة والثلاثين بشأن التدابير الطوعية وتجارة الانبعاثات. كما أحاطت علما بأن بعض التدابير الطوعية هي في طور التنفيذ الآن أو أنها سوف تنفذ في المستقبل القريب. وفيما يرتبط باعداد نظام دولي مفتوح لتجارة الانبعاثات من الطيران مستقبلا، فان اللجنة أيدت خطط المجلس لاجراء المزيد من الدراسات واعداد المواد الارشادية المناسبة استنادا الى النهجين اللذين تم تحديدهما.

٥٠:١٥ أحاطت اللجنة عند التطرق الى المسألة الأصب المرتبطة بالرسوم على الانبعاثات، بالعمل الذي جرى منذ الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، وباختلاف الآراء في هذا الشأن. وأيد معظم الدول مشروع مراجعة المرفق (ط) لقرار الجمعية العمومية A33-7 الذي قدمه المجلس. وتطبيق الرسوم في رأيهم لن يكون الخيار الأكثر جدوى من حيث التكاليف (تمشيا مع الفقرة ٣ من المادة الثالثة) ولا زالت توجد مسائل رئيسية حول الأساس العلمي لمثل هذه الرسوم وحول شرعيتها في حالة تطبيقها على المستوى العالمي. وبالنسبة لجميع المسائل المتبقية التي لم تجد لها حلا بعد، حسبما يرد في تقرير المجلس، توجد حاجة واضحة لاجراء المزيد من الدراسات، وقد تحتاج بعضها الى تدخل اللجنة القانونية للايكاو. وشعرت هذه الدول بأنه لا ينبغي فرض التدابير من طرف واحد، لكن ينبغي السعي لاجاد حلول على المستوى متعدد الأطراف. وأخيرا، فانها أكدت على أن التركيز الأساسي ينبغي أن ينصب على التدابير الفنية والتشغيلية وليس التدابير المبنية على أساس السوق. ونظرا للصعوبات الاقتصادية التي تواجه البلدان النامية، فقد كان لديها شواغل كبيرة ازاء امكانية تطبيق مثل هذه التدابير عليها بينما ليس عليها أي التزامات بموجب الوثائق القانونية الدولية المعنية بتغير المناخ حاليا، وقد عبرت هذه الدول فيما بعد عن معارضة شديدة للجبايات المرتبطة بالانبعاثات وطلبت استثنائها منها.

٥١:١٥ تم تذكير اللجنة كذلك بأنه لم يتم التوصل الى حل بعد لمسألة توزيع انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران الدولي على القوائم الوطنية لجرد غازات الدفيئة في اطار اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وبما أن

التوزيع يمكن أن يجري بعدد من الطرق، قد يكون من السابق لأوانه لكي تطبق الدول أي رسوم على ثاني أكسيد الكربون قد لا تتماشى مع التزاماتها القانونية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

٥٢:١٥ أكد رأي معارض، من قبل دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني واحدى الدول الأخرى، على الحاجة الى المرونة. فهي بحاجة لجعل جميع الخيارات المرتبطة بالتدابير المبنية على آليات السوق مفتوحة، بما أن خيارا واحدا فقط، كخيار تجارة الانبعاثات مثلا، قد يكون غير كاف في حد ذاته للتعامل بشكل كامل مع المشكلة. ورأت أن القضاء على امكانية فرض رسوم قد يكون بمثابة الرجوع خطوة الى الخلف بالنسبة للايكاف وأنه قد يؤثر على مصداقية الايكاف في مجال الانبعاثات. وشعرت أن عدم التيقن العلمي ينبغي ألا يستخدم كوسيلة لتجنب اتخاذ الاجراءات، مشيرة الى المبدأ الاحتياطي الذي أوصى به في اعلان ريو (١٩٩٢) والفقرة ٣ من المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ، ومبدأ الدفع من جانب الجهة المتسببة في التلوث. كما أبرزت الحاجة بالنسبة لهذه الدول التي قبلت الالتزامات بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية، وخاصة بموجب بروتوكول كيوتو الذي من المتوقع أن يدخل حيز التنفيذ عما قريب، أن تتخذ اجراءات متماشية مع هذا الاطار، مع الأخذ في الاعتبار الشواغل التي تساور الدول النامية، في سياق وجود مسؤوليات مشتركة ولكن مختلفة. وفي النهاية، فانها أوضحت أن مسألة الرسوم المرتبطة بالانبعاثات ينبغي ألا يتم خلطها، فيوجد نوعان من الرسوم المتعلقة بالانبعاثات. النوع الأول يرتبط بجودة الهواء المحلي وكان ساريا في بعض الدول الأوروبية، أما النوع الثاني فهو عالمي من حيث طبيعته ويستهدف غازات الدفيئة، وعلى الرغم من وجود دراسات بشأنها في أوروبا حاليا، لا توجد أي خطط قريبة لتطبيقها فورا في هذه المرحلة.

٥٣:١٥ أقرت اللجنة بأن الدول عليها التزامات بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية لتغير المناخ وأن على الايكاف مسؤوليات خاصة في هذه المسألة، خاصة وأن بروتوكول كيوتو يبدو أنه أوشك على الدخول في حيز التنفيذ. واتفقت على أن العمل في المستقبل بشأن الرسوم على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ينبغي أن يعالج المسائل العالقة التي حددها تقرير المجلس ومناقشات اللجنة وأن يجد لها حلا، وأشارت الى أن المجلس سينظر في طريقة تنفيذ مثل هذه الدراسات على ضوء استعراض الجمعية العمومية لهذه المسألة. ومن شأن الآراء التي تم التعبير عنها أن تساعد المجلس في مناقشاته بالمستقبل.

٥٤:١٥ عند النظر في المرفق (ط) بمشروع قرار الجمعية العمومية الذي قدمه المجلس، نظرت الجمعية العمومية في عدة اقتراحات باجراء تعديلات. وبعد مفاوضات مكثفة، ولاسيما فيما يخص الجبايات المتعلقة بالانبعاثات، تم التوصل الى اتفاق. وسوف تستمر الدراسات بشأن الرسوم التي تفرض على انبعاثات غازات الدفيئة. ولن تطبق هذه الرسوم خلال السنوات الثلاث المقبلة على النطاق الدولي، على الرغم من وجود مجال للدول لتطبيقها في اطار ظروف معينة يرد وصفها في النص المنقح. وقدمت بعض الأحكام المحددة بشأن جبايات الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي. وسيعاد النظر في هذا الموضوع وستتم مناقشته مرة أخرى في الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية. وادرج النص المنقح للمرفق (ط) في نص منقح لمشروع قرار جديد أيضا يحل محل قرار الجمعية العمومية A33-7 (انظر الفقرات ٥٥:١٥ و ٥٧:١٥).

قرار موحد

٥٥:١٥ كانت الجمعية العمومية للايكاف قد اعتمدت في دورتها الثالثة والثلاثين القرار A33-7 بعنوان "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة". وبموجب الفقرة الثانية من القرار، قدم

المجلس الى الجمعية العمومية في الوثيقة WP/77 بياناً موحداً جديداً، 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 الايكوا الجديدة في مجال البيئة (المرفق (أ)).
- (ب) فيما يرتبط بضوضاء الطائرات، أُدرجت تنقيحات عن مواد ارشادية جديدة بشأن "النهج المتوازن" للسيطرة على الضوضاء (المرفق (ج)) وعن تخطيط وإدارة الاستخدام الأرضي (المرفق (و)).
- (ج) فيما يرتبط بانبعاثات محركات الطائرات، أُدرجت تنقيحات من مواد ارشادية جديدة بشأن التدابير التشغيلية الرامية الى الحد من أثر الانبعاثات على البيئة أو تخفيضها (المرفق (ح)). والدراسات الأخرى التي أُجريت عن التدابير القائمة على آليات السوق (المرفق (ط)).

٥٦:١٥ عند النظر في المشروع المقدم من المجلس، أخذت اللجنة في الحسبان أيضاً 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 الايكوا 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 الايكوا 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 للايكوا في مجال البيئة (المرفق (أ))

وبالنظر الى الحاجة لابرار مواد ارشادية جديدة للايكوا بخصوص ضوضاء الطائرات، ولاسيما "النهج المتوازن" في السيطرة على الضوضاء (المرفق (ج))، وتخطيط وإدارة 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 بيانا موحدًا بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لتستعرضه.

٣ - تعلن 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 مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء 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 الاطراي 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 تعتزم التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى، حسب الضرورة، بما في ذلك المشاركة المحتملة في المشاريع التي يمولها صندوق الأمم المتحدة للبيئة.

فان الجمعية العمومية:

١- **تعلمن** 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، فانها 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 يحتفظ بزمam المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن هذه المسائل، وألا يترك زمام هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

٣- **تطلب** الى المجلس أن يقيّم 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 تؤثر سلبا على التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.

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 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.

وإن 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.

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 مجالى الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وأن تتوافر الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.

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.

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

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 وادارة 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 لادارة ضوضاء الطائرات، الوثيقة 9829 Doc).

وإدراكا لأن الحلول لمشكلات الضوضاء ينبغي مواضعها مع الخصائص المحددة للمطار المعني مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار الى آخر، ولأنه يمكن تطبيق حلول مماثلة اذا 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 "لنهج المتوازن" للايكاو.

وإدراكا لأن بعض الدول قد تكون قد وضعت سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

وبالنظر الى 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 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 بالموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.
- (ب) وضع اجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الاشراف على تنفيذ هذه الاجراءات، 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 الى 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 الى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو بوسيلة أخرى.
- (ب) تطبيق سياسات تخطيط وادارة 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 الاجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء بأقصى قدر ممكن بدون الأضرار بالسلامة.
- (د) عدم تطبيق القيود التشغيلية على أنها الملاذ الأول، بل فقط بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من عناصر النهج المتوازن الأخرى، بطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار.

٤- **تطلب** الى الدول:

- (أ) أن تعمل معا على نحو وثيق لضمان الاتساق بين البرامج والخطط والسياسات، الى 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 الى أن تواصل اعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي.

٦- **تطلب** الى المجلس:

- (أ) اجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.

(ب) ضمان أن المواد الإرشادية 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.

(د) المرفق

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 ثقيلًا، 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 اعتبرتها 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 بزمان 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، تحتها على القيام بما يلي:

أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا 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- **تحث** 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 إعادة الترخيص.

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 المتعلقة

بالضوضاء في المطارات

ولما كانت القواعد القياسية لترخيص ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية مقررة 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 إلى اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ولما كان النطاق محدوداً لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجياً في الأساطيل وليس من المتوقع 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 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 إجراءات أخرى.

ولما كانت هناك اختلافات اقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين وبدأت بعض الدول تنظر تبعاً 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 إلا على أساس النهج المتوازن وارشادات الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصاً حسب احتياجات المطار المعني.

ولما كان لهذه القيود تأثير اقتصادي ملحوظ على استثمارات مشغلي الطائرات الذين ينتمون الى دول غير الدول التي فرضت فيها هذه القيود.

وإدراكاً لأن هذه القيود تنتهك السياسة الموضوعية في المرفق (د) بهذا القرار وإرشادات السياسة الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الأيكاو.

وإدراكاً لأن الأيكاو 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 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 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) اجراء 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 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 وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

ج) الاقتصر على القيود الجزئية حسب الامكان بدلاً من سحب العمليات من الخدمة تماماً 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 التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات.

- (و) فرض هذه القيود تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الامكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.
- (ز) اعطاء مشغلي الطائرات اخطاراً مسبقاً لمدة معقولة.
- (ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران.
- (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 تتمثل 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 يشكلان 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 تتمثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد نجح في 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 التعديلات في المناطق التي خفضت فيها الضوضاء.

٢- **تحث** الدول على أن تكفل أن الاستخدام غير الملائم للأراضي أو أن التعديلات على الأراضي لن تتال على نحو يمكن تفاديه من التخفيضات المحتملة في مستويات الضوضاء من جراء استخدام الطائرات الأقل ضوضاء، وخصوصا الطائرات التي تمثل 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 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 اقلاق النائمين واصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

ولما كانت الدول القائمة بانتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى اجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفيولوجية 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، وبالاستعانة 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 الالتزام 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 وتحذ 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 تحديدا 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 مرحة 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 ايلاء 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 الى 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 اعلان ريو بشأن البيئة والتنمية (١٩٩٢) ينص على أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية الى تشجيع استيعاب تكاليف البيئة داخلياً، واستخدام الأدوات الاقتصادية، آخذة في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث، مع ايلاء المراعاة الواجبة للصالح العام، ودون الاخلال 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 لفئتي الانبعاثات قد لوحظت، وكان هناك اقرار بأن بعض الدول المتعاقدة أو مجموعات الدول بدأت تتخذ اجراءات من الآن لوضع بدائل تسمح بخفض انبعاثات القطاعات الداخلية بما فيها انبعاثات الطيران الداخلي.

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

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

وإذ تلاحظ أن سياسة الايكاو بشأن اعفاء وقود الطيران من الضرائب كانت موضع تساؤلات في بعض الدول المتعاقدة التي تفرض ضرائب على وسائط 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 الايكاو قد أعدت ارشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، **Doc 9082**) بما في ذلك ارشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء.

ولما كان مجلس الايكاو 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 الى النقل الجوي.

وانذ 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.

وانذ تلاحظ وجود حاجة الى المزيد من الدراسات والارشادات بشأن استخدام نظام لمبادلات الانبعاثات للطيران المدني الدولي أو تخفيضها.

وانذ 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.

وإدراكا منها بأن أن الدراسات الشاملة التي جرت لتقديم ارشادات اضافية الى 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 مقرر.

فان الجمعية العمومية:

١ - **تطلب** الى المجلس أن يواصل وضع ارشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق تهدف الى 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 الى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية 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 الطرق جدوى من الناحية الاقتصادية 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 منسق.

(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 الايكافو على علم بذلك.

(٢) **تطلب** الى الأمين العام أن يسهل هذه الاجراءات من خلال توفير الارشادات التي أعدتها الايكافو 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 الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم المتعلقة بانبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من أن فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في احدى المنظمات الاقليمية للتكامل الاقتصادي على الناقلين التابعين لهذه الدول هو أمر غير مستبعد و**تكلف** المجلس بما يلي:

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

(ب) أن يركز بوجه خاص على المسائل المتعلقة التي حددتها الدراسات السابقة وحددتها الجمعية العمومية.

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

(٤) **تحت** الدول على الامتناع عن التطبيق الانفرادي لرسوم انبعاثات غازات الدفيئة قبل الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧، حيث سينظر ويناقش هذا الموضوع مرة أخرى.

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

(٦) **تحت** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من الاتساق مع سياسات الايكاو وارشاداتها بشأن الجبايات على الانبعاثات فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي.

ج) مبادلات حقوق الانبعاثات

(١) **تؤيد** الاستمرار في تطوير نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات للطيران الدولي.

(٢) **تطلب** من المجلس أن يركز على نهجين في عمله بشأن هذا الموضوع. في اطار النهج الأول، تؤيد الايكاو انشاء نظام طوعي للاتجار الذي قد تقترحه الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المهمة بالأمر. وفي اطار النهج الآخر، تقدم الايكاو ارشادات للدول المتعاقدة، حسبما هو ملائم، لادراج انبعاثات الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات 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 تتناول الأساس الهيكلي والقانوني لمشاركة قطاع الطيران في نظام الاتجار المفتوح، بما في ذلك تقديم التقارير والرصد والامتثال.

- انتهى -