



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ١٧ من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال مقدمة الى اللجنة التنفيذية لتتظر فيها.

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

١:١٧ نظرت اللجنة التنفيذية في جلساتها الرابعة والخامسة و----- في موضوع حماية البيئة على أساس التقرير المرهلي الذي قدمه المجلس عن العمل بشأن موضوع ضوضاء الطائرات وانبعثات المحركات (WP/34) وتقريرين آخرين من المجلس يتعلق أولهما بتحديث المرفقات من (ب) إلى (ز) من القرار ٣٥-٥ بعنوان بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة (WP/35)، وثانيهما عن سياسة الايكاو فيما يخص انبعثات وتحديث المرفقات (أ) و(ح) و(ط) من القرار ٣٥-٥ (WP/39). اضافة الى ذلك، توجد ١٧ وثيقة مقدمة من الدول والمراقبين وهي الوثائق 70 و 75 و 85 و 88 و 116 و 130 و 131 و 132 و 137 و 166 و 172 و 182 و 235 و 236 و 240 و 251 و 285...

٢:١٧ أحاطت اللجنة التنفيذية علما بأن لجنة المجلس لحماية البيئة في مجال الطيران وأفرقة الخبراء المتعددة التابعة لها قد واصلت القيام بمعظم الأعمال المتعلقة بالبيئة في المنظمة، وأن هذه اللجنة قد اجتمعت في فبراير ٢٠٠٧ (الاجتماع السابع). وفي شهر مارس، قام المجلس باستعراض وقرار التوصيات الصادرة عن الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة مع بعض التعليقات. ويرد فيما يلي وصف للنقاط البارزة في أوجه التقدم المحرز بالنسبة لضوضاء الطائرات وانبعثات محركات الطائرات. وتأتي بعد ذلك مداخلات الدول والمنظمات الأخرى.

٣:١٧ ضوضاء الطائرات

١-٣:١٧ قدم المجلس تقريراً (WP/34) بشأن التقدم الذي أحرزته الايكاو منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن ضوضاء الطائرات، بما في ذلك الأنشطة التي اضطلعت بها الأمانة العامة والأنشطة ذات الصلة باللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران.

٢-٣:١٧ يجري النظر حالياً من جانب الدول في توصيات الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة المتعلقة بإدخال التعديلات على الملحق السادس عشر ومن المتوخى بدء تطبيقها في نوفمبر ٢٠٠٨.

٣-٣:١٧ وكما طلبت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية، أعدت مادة لادراجها في ارشادات النهج المتوازن لادارة ضوضاء الطائرات (Doc 9829) الصادرة عن الايكاو وذلك فيما يتعلق بمواضيع "المسائل الخاصة بالناس" ودراسات الحالة المتعلقة بالمطارات. وما زال العمل جارياً في لجنة حماية البيئة بشأن تحليلات التعدي.

٤-٣:١٧ لم تقترح أي زيادة على المستويات الحالية للقواعد القياسية لترخيص الضوضاء في الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة ولكنه تمت الموافقة على ادراج معلومات فنية اضافية في الملحق السادس عشر - حماية البيئة، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات وفي الدليل الفني للبيئة بشأن استخدام اجراءات ترخيص ضوضاء الطائرات (Doc 9501). وأجرت لجنة حماية البيئة دراسة لمسألة الترابط بين مستويات الضوضاء حول المطارات ومستويات ترخيص الضوضاء، وخلصت الدراسة الى أن هناك درجة عالية بقدر معقول من الترابط وأنه ليس هناك حاجة لتغيير إجراءات الترخيص الراهنة. ونظمت ثلاث حلقات عمل لترخيص الضوضاء لتعزيز الوعي بالقواعد والتوصيات الدولية والمواد الارشادية الحالية المتصلة بالترخيص.

٥-٣:١٧ أعدت مواد ارشادية توفر معلومات عامة عن تقييم المنافع الخاصة بالضوضاء (والانبعاثات) المحققة من تنفيذ الاجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء. وستُنشر هذه المادة في كتاب دوري يصدر عن الايكاو.

١٧-٣-٦ ستُنشر قريبا طبعة محدثة من دليل تخطيط المطارات، الجزء الثاني - استخدام الأراضي والمراقبة البيئية (Doc 9184) وتوصي هذه الطبعة بممارسات تخطيط استخدام الأراضي والممارسات البيئية بالمطارات.

١٧-٣-٧ صدرت مواد ارشادية جديدة بشأن الأساليب الموصى بها لحساب كونهات الضوضاء حول المطارات لتحل محل الكتاب الدوري رقم ٢٠٥ الصادر عن الايكاو. وكانت هذه الوثيقة الأخيرة قد نُشرت في عام ١٩٨٨ ولكن التطورات التكنولوجية تجاوزتها.

١٧-٣-٨ اضطلعت لجنة حماية البيئة، بناء على طلب الجمعية العمومية في الدورة الخامسة والثلاثين، بدراسة لمسألة حظر ضوضاء المطارات. واقتصرت الدراسة على استعراض عمليات الحظر الحالية، بما في ذلك أنواعها وأسبابها ونطاقها وحجمها العالميين. والعمل مستمر في هذا الموضوع.

١٧-٣-٩ طلبت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية من المجلس أيضا أن يقيم بشكل منتظم الأثر الحالي والمقبل لضوضاء الطائرات وانبعثات محركاتها وأن يواصل استحداث أدوات لهذا الغرض. وفيما يتعلق بتقييم ضوضاء الطائرات، وُضع اتجاه منقح للضوضاء باستخدام نموذج AEDT/MAGENTA. وقد جرى تحديث هذا النموذج منذ انعقاد الدورة السابقة للجمعية العمومية بغية أن يعكس آخر القواعد القياسية الدولية لإعداد نماذج الضوضاء. وترد نتائج هذا التقييم في المرفق (ج) من ورقة العمل WP/34. ويعرض المرفق (د) قائمة مطبوعات الايكاو بشأن البيئة.

١٧-٣-١٠ في ورقة العمل WP/132، أبرزت الهند ضرورة إعادة النظر في قيود حظر تحرك الطائرات ليلا المفروضة في بعض الدول/المطارات. ورأت أن ممارسة حظر تحرك الطائرات ليلا أثرت سلبا على مفهوم التدفق الحر للحركة الجوية وسببت مضايقة لجمهور المسافرين. وبالإضافة إلى ذلك، فإن حظر تحرك الطائرات في بعض المطارات خلال الليل سبب ازدحاما في أوقات أخرى من اليوم، مما أدى لأثر سلبي على البيئة واقتصاديات شركات الطيران والمطارات. وقد اتخذت الايكاو مبادرات بالتوصية باستخدام أحدث تكنولوجيا في تصميم محركات الطائرات واجراءات تشغيلية مجودة لتقليل أثر الطيران على البيئة إلى الحد الأدنى، ولكن حظر تحرك الطائرات المفروض في بعض الدول/المطارات اعتبر أن له أثرا سلبا على جهود المنظمة. وكان نمو الطيران الحالي عالميا وأثره على البيئة واحدا من أكبر التحديات التي واجهتها الايكاو. ولذلك رئي أن القيود التي يفرضها حظر تحرك الطائرات ليلا ينبغي إعادة النظر فيها لتقليل من أثرها على البيئة واقتصاديات شركات الطيران ومطارات المقصد. فضلا عن ذلك، سيساعد إلغاء حظر تحرك الطائرات ليلا على تحقيق الانتفاع الأمثل بالمجال الجوي والبنية الأساسية. وقد اقترحت الهند على وجه التحديد أنه ينبغي أن تدرس الايكاو تطبيق النهج المتوازن حيث فرض حظر تحرك الطائرات ليلا وأن تقوم بتقييم المدى الذي يمكن أن يبلغه النهج المتوازن في الاسهام في حل المشكلة. واقترح أيضا أن تجري المنظمة دراسة حالات في أحد مطارات المقصد الكبرى للأثار البيئية والاقتصادية لحظر تحرك الطائرات بمطارات أخرى.

١٧-٣-١١ في ورقة العمل WP/251، اقترحت نيجيريا، بالنيابة عن الدول الأفريقية، أنه ينبغي أن تنتظر الايكاو عن كُتب في ادارة العلاقة المتبادلة بين الضوضاء الانبعثات. وفي هذا الصدد، دعت إلى رفع حظر تحرك الطائرات ليلا المفروض على العمليات إلى داخل المطارات، وخاصة في أوروبا، نظرا لأن مستويات ضوضاء الطائرات شهدت انخفاضا كبيرا على مر الأعوام. وأدى الإبقاء على حظر تحرك الطائرات ليلا إلى زيادة حالات التأخير والازدحام بتلك المطارات مع حرق كميات ضخمة من الوقود وفرض عقوبات تشغيلية أخرى على شركات الطيران، كما أدى إلى زيادة الانبعثات.

١٧-٣-١٢ في ورقة العمل WP/172، قدمت اندونيسيا معلومات عامة عن موقفها ازاء ادارة البيئة، بما في ذلك الضوضاء، وأيضا جهودها وانجازاتها في التعامل مع سلامة الطيران الدولي والمتطلبات البيئية في الوضع الثقافي المحلي.

١٧:٣-١٣ في ورقة العمل WP/116، أوضح المجلس الدولي للمطارات أنه يعتبر الضوضاء أهم مسألة من منظور المطار وأيد الارشادات المقدمة من الايكاو في هذا الصدد واقترح أنه ينبغي استعراض القواعد القياسية لترخيص الضوضاء بصورة منتظمة (كل ست سنوات مثلا) وأيضا ينبغي لأي قواعد قياسية جديدة للضوضاء أن تتطلب تخفيضات للضوضاء في جميع مواقع الترخيص الثلاثة (خط محور الاقتراب وخط محور المغادرة وخط المغادرة الجانبي) فضلا عن التخفيض التراكمي.

١٧:٣-١٤ في مناقشة المسائل المطروحة في ورقات العمل هذه ذكر أنه على الرغم من التقدم المحرز مازالت الضوضاء تمثل أكبر عقبة في سبيل توسيع المطارات الحالية وتشديد مطارات جديدة. وأن العمليات الهامة للحد من ضوضاء المطارات كل على حدة التي اضطلع بها في الماضي تجاوزها للأسف نمو حركة الطيران وبالتالي هناك ضرورة للاستمرار في بذل الجهود من أجل مواصلة الحد من الضوضاء لدى المصدر. ومع ذلك فقد جرى التحذير من أن مشكلة الضوضاء عموما لا يُحتمل حلها بالوسائل الفنية وحدها؛ إذ ينبغي مواصلة معالجتها من خلال النهج المتوازن. كما أشير الى ما لمسألة تخطيط استخدام الأراضي من قيمة. ونظرا لأن لجنة حماية البيئة تستعرض القواعد القياسية للصرامة فيما يتعلق بالضوضاء بصفة منتظمة فليس هناك داع، فيما يبدو، لتحديد الفترات التي يتعين خلالها القيام بذلك. فعلى غرار الممارسة في الماضي ينبغي أن تظل مسائل توقيت الزيادات في درجة صرامة القواعد القياسية للضوضاء وحجمها وشكلها ومبرراتها قائمة على الحكم الفني السليم لخبراء لجنة حماية البيئة.

١٧:٣-١٥ كان هناك تأييد للآراء المعرب عنها بشأن الخطر، بيد أنه أشير الى أن مزيدا من الدراسات لهذه المسألة، بما في ذلك دراسة حالات، مدرجة بالفعل في برنامج عمل لجنة حماية البيئة. وأشار أغلبية المتكلمين الى أن هذا الموضوع يجري تناوله بالفعل كجزء من النهج المتوازن ازاء ادارة الضوضاء وأنه ينبغي مواصلة هذا النهج.

١٧:٣-١٦ طلب قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥ أن يقدم المجلس في كل دورة من دورات الجمعية العمومية بيانا موحدًا بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة. وفي ورقة العمل A36-WP/35 قدم المجلس مشروع نص للمرفقات من (ب) لغاية (ز) من القرار ٣٥-٥ بعد تحديثها لكي تعكس التطورات الحاصلة منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية وبخاصة التطورات التي حدثت منذ الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة (CAEP/7). وأشير الى أنه لم يتم تغيير سوى المرفقين (ب) و(ج). كذلك أشارت الأمانة العامة الى وجود خطأ تحريري في المرفق (ج) سيتم تصويبه. وأشير أيضا الى أن بقية المرفقات (أ) و(ح) و(ط)) من قرار هذه الدورة للجمعية العمومية سيتم النظر فيها في ارتباط بورقة العمل A36-WP/39.

١٧:٣-١٧ قبلت اللجنة المرفقات (ب) لغاية (ز) المقترحة للبيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة بدون أي تعليقات اضافية.

٤:١٧ انبعاثات الطيران

١٧:٤-١ عام

١٧:٤-١-١ قدم المجلس تقريراً (ورقة العمل WP/34) بشأن التقدم الذي أحرزته الايكاو منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية في الجوانب الفنية والتشغيلية لانبعاثات المحركات، بما في ذلك الأنشطة التي نفذتها الأمانة العامة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران اضافة إلى التطورات الرئيسية بالتعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى.

١٧:٤-١-٢ استمرت الاتصالات مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى للوصول إلى تفهم أفضل للأثر البيئي للطيران ولاستكشاف الخيارات السياسية للحد من الانبعاثات أو خفضها. وتركزت الاتصالات بصفة رئيسية على اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ. ولوحظ أنه منذ الدورة الأخيرة للجمعية العمومية دخل بروتوكول كيوتو حيز النفاذ. وبناء على طلب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية في شهر مايو سنة ٢٠٠٥، قدمت الايكاو تقريرا إلى الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية التابعة للاتفاقية الاطارية بشأن نتائج عملية مقارنة بيانات انبعاثات الطيران واستهلاك الوقود. ومنذ ذلك الحين لم يحرز أي تقدم في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ فيما يخص المسائل المنهجية المتعلقة بانبعاثات الطيران، ولكن استمر الحوار التعاوني بين الايكاو والاتفاقية الاطارية. وتركزت معظم الأعمال التعاونية مع الفريق الحكومي الدولي على تحضيرات تلك الهيئة لتقرير التقييم الرابع الذي صدر عنها وارشادات سنة ٢٠٠٦ بشأن قوائم الحصر الوطنية لغازات الدفيئة. وطلبت الايكاو أن يشمل تقرير التقييم الرابع تحديثا للنتائج الرئيسية في التقرير الخاص الصادر في سنة ١٩٩٩، لا سيما فيما يتعلق بمجالات الشك الأساسية (أي أثر السحب الخلفية والايروسولات والسحب العالية). وشملت ورقة العمل WP/34 ملخصا لهذه الجوانب في تقرير التقييم الرابع.

١٧:٤-١-٣ لم يقدم الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران أي توصيات بشأن ادخال تغييرات على القواعد القياسية للصرامة ازاء انبعاثات المحركات الواردة في المجلد الثاني بعنوان انبعاثات محركات الطائرات، من الملحق السادس عشر. ولكن كان العمل يجري لتحديد امكانية خفض حدود أكاسيد النيتروجين في المستقبل. وكان التطور الجديد هو وضع أهداف متوسطة المدى (سنة ٢٠١٦) وطويلة المدى (سنة ٢٠٢٦) لحدود أكاسيد النيتروجين لمساعدة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في أنشطتها في المستقبل. وتم شرح التقدم المحرز في شأن خفض الانبعاثات على مدار العقود الأربعة الماضية. وأصدرت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أيضا مواد ارشادية عن نوعية هواء المطارات واستمر العمل في هذا المجال.

١٧:٤-١-٤ فيما يتعلق بالتدابير التشغيلية، أصدرت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران معلومات عن المنافع البيئية لتنفيذ نظم CNS/ATM الجديدة. ولكن كانت النماذج الأحدث قيد التطوير لتحسين هذا العمل. وبدأت اللجنة الدراسات بشأن المزايا البيئية لعمليات الاقتراب بالنزول المستمر (CDA) وعلى الرغم من أن مزيدا من العمل كان ضروريا كان من الواضح أن عمليات الاقتراب بالنزول المستمر قد أظهرت منافع هامة. واستمر العمل بشأن عمليات الاقتراب بالنزول المستمر والتدابير التشغيلية الأخرى التي يمكن أن تحقق منافع بيئية مهمة وذلك بتعاون وثيق بين الأمانة العامة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران وهيئات أخرى في المنظمة.

١٧:٤-١-٥ شمل أحد المكونات الأساسية لعمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران استخدام نماذج للتنبؤ بأثر التحسينات التكنولوجية والتشغيلية على خفض الانبعاثات (وعلى الضوضاء أيضا). ونفذت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عملا أساسيا لتقييم النماذج التي أتاحها لها الدول ولتقييم التوجهات الأولية للانبعاثات المحلية والعالمية. وقدمت نتائج هذا التقييم إلى اللجنة.

١٧:٤-١-٦ أبلغ الاجتماع بأن الايكاو قد نظمت ندوة بشأن انبعاثات الطيران في شهر مايو سنة ٢٠٠٧ والتي مثلت منبرا للمناقشات بشأن انبعاثات الطيران. وقدمت الندوة معلومات أساسية متعمقة بشأن الانبعاثات للمساعدة في صنع القرار في هذه الدورة للجمعية العمومية. وفي أثناء الدورة، نشرت المنظمة أيضا أول طبعة من تقرير الايكاو عن البيئة. وكان الهدف من هذه الوثيقة الجديدة هي أن تكون تقريرا دوريا عن الوضع ومرجعا رئيسيا عن الطيران والبيئة.

١٧:٤-١-٧ أحاطت اللجنة علما بانجازات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وبتعليقات الدول. وأعربت عن ارتياحها للعمل الذي تم بالصورة التي ظهرت في شكل مجموعة واسعة من المواد المنشورة المنبثقة عن عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

١٧-٤:٢ التدابير القائمة على آليات السوق

١٧-٤:٢-١ قدم المجلس في ورقة العمل WP/39 تقريراً عن عمله ازاء سياسة الايكاو تجاه انبعاثات الطيران بما في ذلك تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق وتدابير السياسات الأخرى للحد من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو خفضها على المستويين العالمي (تغير المناخ) والمحلي (نوعية الهواء المحلي). وأعدت هذه الورقة إلى الأدهان الاجراءات التي اتخذت لمعالجة الانبعاثات بما في ذلك ثلاثة نهج ألا وهي التكنولوجيا والقواعد القياسية، والتدابير التشغيلية، والتدابير القائمة على آليات السوق. وفيما يتعلق بهذا النهج الأخير، غطى العمل الذي قامت به الايكاو منذ الدورة الماضية للجمعية العمومية، والذي تم بشكل كبير من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، التدابير الطوعية والرسوم المتعلقة بالانبعاثات والاتجار بالانبعاثات.

١٧-٤:٢-٢ جمعت الايكاو ووزعت معلومات بشأن مختلف الخبرات في التدابير الطوعية. واعتمدت المنظمة أيضاً سياسة ونشرت مواد ارشادية عن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي. وتركزت أعمال التدابير القائمة على آليات السوق للحد من الانبعاثات العالمية على الاتجار بالانبعاثات حيث أن هذا المجال كان هو الذي يتوقع فيه احراز أكبر تقدم. ومن ثم أعدت التدابير لادراج الطيران الدولي في نظم الدول للاتجار بالانبعاثات. وأشار المجلس في تقريره إلى أن هذه الارشادات اعتمدت على أساس مؤقت (مشروع ارشادات) بسبب وجود اختلاف في نظرة الدول لمسألة التنفيذ بدون الموافقة المتبادلة للدول المعنية. وكان يتحتم النظر في هذه المسألة على مستوى الجمعية العمومية.

١٧-٤:٢-٣ قدمت الورقة أيضاً تقريراً عن تطورات أخرى حدثت أو في طريقها للحدوث مثل برامج تعويض الكربون التي اقترحت بصورة متزايدة على جمهور المسافرين، واستخدام آلية التنمية النظيفة التي ينص عليها بروتوكول كيوتو الذي يسمح باستخدام هذه الآلية للمشاريع المتعلقة بالطيران في البلدان النامية، أو مبادرة الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ التي دعيت الايكاو للمشاركة فيها.

١٧-٤:٢-٤ عرضت الورقة أيضاً المجالات التي تحتاج إلى مزيد من العمل بهدف احراز تقدم في مجال انبعاثات الطيران.

١٧-٤:٢-٥ وختاماً طرح على نظر الجمعية العمومية ثلاثة مرفقات أعيد تنظيمها للبيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة عن المواضيع المذكورة أعلاه (وهي المرفقات (أ) و(ح) و(ط)). غطى المرفق (أ) الجوانب العامة. وأعيد تنظيم المرفقين (ح) و(ط) لتناول أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي وأثر الطيران على المناخ العالمي على التوالي. وعلى الرغم من الجهود الكبيرة التي بذلتها المنظمة لحل اختلافات وجهات النظر بشأن جوانب معينة من القرار مثل النطاق الجغرافي لخطط الاتجار بالانبعاثات أو تحديد أهداف محتملة لأداء الانبعاثات للطيران، إلا أن هذه البنود بقيت بلا حل. وقد وضعت بين أقواس في الصياغة المنقحة للقرار واحتاجت إلى حل من الجمعية العمومية.

١٧-٤:٢-٦ تضمنت ورقة العمل WP/182 موقف استراليا بشأن انشاء إطار استراتيجي من قبل الايكاو لادارة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران. واقترحت الورقة أن الجمعية العمومية ينبغي أن تقرر الاسراع في وضع إطار استراتيجي لادارة انبعاثات الطيران وأنه وفقاً لهذا الإطار ينبغي اعطاء الأولوية للتدابير التشغيلية والفنية العملية. وينبغي أن تشجع الجمعية العمومية إعداد نهج متوازن لانبعاثات الطيران يشجع أيضاً التدابير التكميلية الأخرى مثل مخططات التعويض الطوعية وخيارات الاتجار المفتوح بالانبعاثات. علاوة على ذلك، ينبغي أن تقرر الجمعية دعم مبادئ التعاون متعدد الأطراف في التشجيع على اتباع خيارات الاتجار بالانبعاثات للطيران الدولي والتي تنفذ على أساس الموافقة المتبادلة من جانب الأطراف المعنية.

١٧:٤-٢-٧ رأت شيلي في ورقة العمل WP/285 أن الاتجار بالانبعاثات ينبغي التعامل معه في سياق القانون الدولي وأنه من الأهمية بمكان اعتماد نهج اتبعتها محافل أخرى متعددة الأطراف تناولت مسائل البيئة مثل تأسيس المسؤوليات المشتركة والمتباينة وتمييز المعاملة المعطاة للبلدان الأعلى تعرضاً. ويعني هذا أن البلدان ذات الاقتصادات النامية بصورة مختلفة ينبغي أن تضطلع بمسؤوليات من أنواع مختلفة وأن المساهمة في تدابير التخفيض ينبغي أن تختلف بالنسبة للبلدان الأكثر تعرضاً. ومن المهم أيضاً مراعاة الانعزال الجغرافي لبلدان مثل شيلي التي يمثل النقل الجوي أهمية حيوية لتنميتها الاقتصادية واتصالاتها الدولية. ويمكن أن تؤدي الخطة الأوروبية إلى زيادة كبيرة في التكاليف التشغيلية للطيران بما يضر بالتنمية الاقتصادية لشيلي. ودعت إلى دعم عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران وعمل الايكاو في مجال الاتجار بالانبعاثات.

١٧:٤-٢-٨ أشارت الصين في ورقة العمل WP/235 إلى أن نمو النقل الجوي العالمي ومسألة انبعاثات الطيران وأثرها على تغير المناخ قد أثارت شواغل متزايدة لدى المجتمع الدولي. وكانت التكنولوجيا والعمليات وتحسين الهياكل الأساسية هي التدابير التي ركزت عليها الجهات صاحبة المصلحة في الصناعة لمعالجة انبعاثات الطيران بينما أن التدابير القائمة على آليات السوق والتدابير الاقتصادية الحكومية ستكون مسألة أساسية تمثل تحديات أكثر في المستقبل. وينبغي أن تناقش الدول في إطار الايكاو اعتماد تدابير اقتصادية لمعالجة انبعاثات الطيران. وينبغي للايكاو أن تضطلع بالدور القيادي في إجراء البحوث وتقييم هذه التدابير الاقتصادية ومعالجة انبعاثات الطيران استناداً على مبدأ "المسؤوليات المشتركة والمتباينة" ومبادئ توافق الآراء والمشاركة النشطة والتعاون على نطاق واسع. وينبغي لها أن تعارض أي إجراءات انفرادية أو غير متميزة إجبارية لخفض الانبعاثات وأن تعارض اعتماد الاتجار غير المتميز بالانبعاثات العالمية وأن تحت على إدراج الطيران المدني في آلية التنمية النظيفة في أقرب وقت ممكن.

١٧:٤-٢-٩ قدمت مصر في ورقة العمل WP/88 وجهة نظرها، بوصفها دولة نامية، عن آثار التطبيق المنفرد لخطة للاتجار بالانبعاثات من قبل دولة ومجموعة من الدول على الدول النامية. وأوصت الورقة ضمن ما أوصت به بأنه لا ينبغي اتخاذ قرار بشأن الاتجار بالانبعاثات للطيران بصورة منفردة من قبل دولة أو مجموعة من الدول وأن الأولوية ينبغي أن تعطى للنهج المتوازن للانبعاثات على غرار النهج المتبع ازاء الضوضاء، مع مراعاة مصالح الدول النامية والمتقدمة على السواء.

١٧:٤-٢-١٠ قدمت الهند في ورقة العمل WP/137 معلومات حديثة عن مبادرات أخيرة عديدة اتخذتها لتوفير الوقود ولتحسين حماية البيئة.

١٧:٤-٢-١١ في ورقة العمل WP/172 قدمت اندونيسيا معلومات عامة عن موقفها ازاء ادارة البيئة، بما في ذلك الانبعاثات، وأيضاً جهودها وانجازاتها في التعامل مع سلامة الطيران الدولي والمتطلبات البيئية في الوضع الثقافي المحلي.

١٧:٤-٢-١٢ اشترك عدد من الدول^١ في تقديم ورقة العمل WP/166 والتي أشارت فيها إلى أنه من أجل العمل بفعالية في مواجهة التحديات البيئية التي يفرضها نمو الطيران من الضروري أن تواصل الايكاو القيام بدورها القيادي المتمثل في اعتماد نهج له هيكل محدد على المدى الطويل وعلى المستوى العالمي للسماح بتحقيق نمو الطيران مع تنظيم التأثيرات البيئية المرتبطة به. وينبغي أن يشمل هذا النهج التشجيع على اعتماد الحلول المجدية من الناحية الاقتصادية بناء على توافق عالمي في الآراء لكي تطبقها الدول المتعاقدة من أجل بلوغ أهداف الايكاو البيئية. وينبغي للايكاو أن تعتمد ارشادات

^١ الأرجنتين والبرازيل وكندا وكولومبيا واکوادور واليابان والمكسيك وباكستان وبنما وسانت لوسيا وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة

خاصة بالاتجار بالانبعاثات بحيث تعزز مبدأ الاتفاق المشترك وتحث الدول على الامتناع عن فرض رسوم انفرادية على غازات الدفيئة. وينبغي أن تدرك الايكاو أيضا الحاجة إلى مراعاة آثار الاجراءات البيئية على الأوضاع الاقتصادية في البلدان النامية وتحقيق الاحترام الكامل للمبادئ المتفق عليها في الأحكام السارية في قانون الطيران الدولي.

١٧:٤-٢-١٣ عرضت نيجيريا آراء الدول الإفريقية^٢ في ورقة العمل WP/166. وأشارت إلى أن الاتحاد الأوروبي قد قرر مؤخرا ادراج الطيران ضمن نظام الاتجار بالانبعاثات. وقال إن القرار لا يمس فقط الناقلين التابعين للاتحاد الأوروبي ولكن يشمل أيضا جميع الناقلين العاملين في مطارات الاتحاد الأوروبي. وهذا القرار تعتبره كثير من الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي كإجراء مفروض من جانب واحد ينبغي إعادة النظر فيه. ورأت أنه لم تجر أي دراسات لتقييم مسألة الضوضاء والانبعاثات في أفريقيا وأن إجراء مثل هذه الدراسة أمر ضروري. وينبغي لهذه الدراسة أن تشمل استعراض تأثير مبادئ الايكاو التوجيهية المتعلقة بالاتجار بالانبعاثات على شركات الطيران الإفريقية. وقالت إن الدول الإفريقية ترى أنه نظرا لأن بروتوكول كيوتو لم يضع أهدافا محددة للانبعاثات من البلدان النامية، فإن ادراج شركات طيران من البلدان النامية في نظام الاتحاد الأوروبي للاتجار بالانبعاثات سيكون بمثابة وضع أهداف من الباب الخلفي. وينبغي للايكاو والدول المتعاقدة أن تتقدم بمبدأ أن هناك مسؤوليات وقدرات مشتركة ولكنها متباينة. وينبغي أن ينصب التركيز على التدابير التي تخفض الانبعاثات دون أن يكون لذلك تأثير على نمو النقل الجوي. وقالت إن الدول الإفريقية تؤيد ما تضطلع به الايكاو من عمل بشأن المسائل الفنية.

١٧:٤-٢-١٤ وفي ورقة العمل WP/70، المقدمة من البرتغال باسم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، ومن الدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني ومن اليوروكنترول، شددت البرتغال على أهمية معالجة الآثار العالمية والمحلية التي تقع على البيئة من خلال تطبيق نهج شامل يتضمن القواعد القياسية الفنية، والتطورات الحاصلة في مجال البحث والتكنولوجيا، وتحديث ادارة الحركة الجوية، والتدابير القائمة على آليات السوق. ومع ذلك، فإن التدابير الفنية لن تكون كافية ولا بد من اللجوء إلى تدابير تستند إلى السوق. وأوضحت الورقة موقف أوروبا بشأن رسوم الانبعاثات والاتجار بالانبعاثات، ولا سيما فيما يتعلق بمبدأ عدم التمييز. كما ذكر أن المشروع الأوروبي على استعداد لمعالجة الشواغل التي قد تكون لدى البلدان النامية، بما في ذلك مبدأ أن هناك مسؤوليات وقدرات مشتركة وان كانت متباينة. وفضلا عن ذلك جرى التشديد في الورقة على أن معظم شركات الطيران من البلدان الثلاثة لم تتأثر أو سيكون تأثيرها محدودا، نظرا لأن معظم العبء ستتحمله شركات الطيران الأوروبية.

١٧:٤-٢-١٥ وفي ورقة العمل WP/240، المقدمة من البحرين ومصر، باسم الدول الأعضاء بالهيئة العربية للطيران المدني، دعت البحرين ومصر الجمعية العمومية إلى عقد مؤتمر دولي برعاية الايكاو لبحث الوسائل الكفيلة بتخفيف الآثار السلبية للطيران المدني على البيئة. كما دعيت الجمعية العمومية إلى حث الدول الأعضاء على عدم فرض ضرائب على وقود الطائرات وحث الدول الأعضاء التي قامت بفرض ضرائب على أن تراجع موقفها لتخفيف الأعباء عن شركات الطيران. كما حثت الورقة الايكاو على سرعة وضع ضوابط وقواعد ارشادية واضحة ومحددة لنظام الاتجار بالانبعاثات بما لا يعوق حركة وتطور النقل الجوي أو تقليص مشاركة شركات الطيران التابعة للدول النامية في صناعة النقل الجوي.

^٢ الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي

١٧:٤-٢-١٦ وأوضحت الهيئة العربية للطيران المدني في ورقة العمل WP/236 أن الدول العربية عملت بشكل حثيث مع المجتمع الدولي فيما يخص موضوع حماية البيئة في مجال الطيران المدني من أجل توفير بيئة خالية من الغازات المضرة ومن التلوث. وأن الدول العربية التزمت أيضا بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية في هذا السياق. وفي هذه الورقة، تدعو الدول العربية المجتمع الدولي، من خلال الأيكاو، إلى احترام الاتفاقات المذكورة أعلاه وتطبيق المعايير ذات الصلة عن طريق اعطاء المزيد من الوقت والفرص لاجراء البحوث والدراسات، كما تدعو الدول المصنعة إلى تحسين أداء المحركات لتفادي زيادة التكاليف ولجعل منتجات النقل الجوي متمشية مع البيئة حسب المواصفات التي أعدتها لجنة حماية البيئة والايكاو.

١٧:٤-٢-١٧ وعرضت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني موقفها في ورقة العمل WP/130 فيما يتعلق بنظام الاتجار بالانبعاثات. وجرى التركيز بشكل خاص على النطاق الجغرافي وامكانية قيام الدول أو مجموعات الدول بفرض التزامات من جانب واحد على شركات الطيران المدني التابعة للبلدان الثالثة، بما في ذلك البلدان غير الواردة في الملحق (ب) لبروتوكول كيوتو، كما هو الحال بالنسبة لمشروع الاتجار بالانبعاثات الجاري النظر فيه من جانب الاتحاد الأوروبي. ورأت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني أن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي تتجاهل مبدأ أن هناك مسؤوليات مشتركة ولكن متباينة المتوخى في الوثائق المتعددة الأطراف المتعلقة بتغير المناخ التي هي أيضا من الدول الموقعة عليها.

١٧:٤-٢-١٨ وفي ورقة العمل WP/131، أشارت لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني أيضا الى مسؤولية الدول فيما يتعلق بتخفيف الآثار البيئية الضارة الناجمة عن الطيران المدني، والتحدي المصاحب لذلك المتمثل في ايجاد وسيلة ملائمة للقيام بذلك في اطار نمو هذا النشاط. وذكرت اللجنة أن الدول الأعضاء تسلم بما حققته الأيكاو من تقدم هام في الحد أو خفض من الانبعاثات المتولدة عن الطيران الدولي. وهي ترى أيضا أن من الضروري والممكن احراز تقدم اضافي عن طريق تطبيق تدابير متكاملة على النحو الواجب. وينبغي لهذه التدابير أن تشمل نشر التطورات التكنولوجية في مجال السلع والخدمات المطبقة على الطيران المدني واثاحة الوصول إليها في الوقت المناسب؛ والأخذ بإجراءات تشغيلية أنسب؛ وتنظيم وإدارة الحركة الجوية بشكل مناسب واستخدام آليات تخطيط المطارات؛ والتخطيط لاستخدام الأراضي وإدارته؛ واستخدام تدابير السوق للسيطرة على الانبعاثات أو الحد منها. وينبغي ادراج جميع هذه التدابير ضمن مبادئ إرشادية محددة من الأيكاو وأن تكون جزءا من خطة عالمية مقبولة تدرج الاتجار بالانبعاثات ضمن نهج للرضا المتبادل. ورئي أن من الضروري تطبيق مبدأ أن هناك مسؤوليات مشتركة ولكنها متباينة وهو المبدأ الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ وفي بروتوكول كيوتو.

١٧:٤-٢-١٩ وفي ورقة العمل WP/75، أوضحت منظمة السياحة العالمية أنها تسعى لإيجاد سبل تكيف السياحة مع تغير المناخ ومع تخفيف الانبعاثات بينما تعزز في الوقت نفسه مساهمة ذلك القطاع في التنمية الاجتماعية/الاقتصادية بوجه عام والتدابير التي تضطلع بها منظومة الأمم المتحدة بوجه خاص. وسيكون من العناصر الأساسية في هذا الصدد تعزيز التنسيق بين مبادرات تخفيف آثار تغير المناخ القائمة على آليات السوق بين سلطات الطيران والسياحة، بالتشاور مع القطاع الخاص.

١٧:٤-٢-٢٠ وفي ورقة العمل WP/116، أوضح المجلس الدولي للمطارات أن المطارات تعتبر نوعية الهواء المحلي مسألة هامة لأنها يمكن أن تؤثر على سبيل المثال على اجراءات الموافقة على توسيع البنية الأساسية. ومن ثم فإن الارشاد التي تقدمه الأيكاو في هذا الصدد أمر قد حظى بالتأييد. وبالإضافة الى ذلك دعا المجلس الدولي للمطارات الى إجراء استعراض منظم للقواعد القياسية الخاصة بدرجة الصرامة المتعلقة بأكاسيد النيتروجين. كما رأى المجلس الدولي للمطارات أنه ينبغي تناول مسائل تغير المناخ على الصعيد العالمي تحت قيادة الأيكاو، وان كان يمكن دعم الحلول الإقليمية بوصفها خطوة مؤقتة نحو الحل العالمي. ولهذه الغاية، دعا الأيكاو الى وضع خريطة طريق لمعالجة انبعاثات الطيران التي تسهم في

تغير المناخ وذلك عن طريق استراتيجية طويلة الأجل. وأفاد المجلس أنه يرى أن تتولى الإيكوا القيادة في تحقيق هذا العمل العالمي.

١٧:٤-٢-٢١ أشار اتحاد النقل الجوي الدولي، في ورقة العمل WP/85، الى أنه على الرغم من الانجازات السابقة التي حققتها صناعة النقل الجوي، فمزال الكربون الصادر عن الطائرات يتزايد. وأوضحت الورقة أن رؤية الأياتا في وضع الطيران على مسار تدريجي لنمو متعادل من حيث الكربون وفي آخر الأمر تحقيق مستقبل خال من الكربون. ومن أجل تحقيق هذه الأهداف، يتطلب عدد من اجراءات السياسة اهتماما فوريا في مجالات التكنولوجيا، وعمليات الطائرات والبنية الأساسية والتدابير الاقتصادية القائمة على مبدأ أن تغطية شركات الطيران من قبل دول مختلفة يتم على أساس الموافقة المتبادلة. وأفاد الاتحاد أنه ينبغي استطلاع مسألة الاستثمارات الاقتصادية بوصفها حوافز لدفع برامج التكنولوجيا الجديدة. كما يمكنه مواصلة استخدام البرامج القائمة على التعويض لاشراك زبائن شركات الطيران في المبادرات المتعلقة بتغيير المناخ. وينبغي مواصلة تأكيد قيادة الإيكوا كما ينبغي اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتسهيل احراز تقدم اضافي والتعجيل به في هذه المجالات.

١٧:٤-٢-٢٢ وفيما يتعلق بالاختلاف في الآراء، أشارت الجلسة الى أن فريقا غير رسمي سيقوم بمساعدة رئيس اللجنة التنفيذية بشأن تحديد أفضل سبيل للمضي قدما.

١٧:٤-٢-٢٣ وبالإضافة الى ورقات العمل المقدمة سواء على أساس فردي أو جماعي، أدلى عدد من الدول، بما فيها الأرجنتين والبرازيل والجزائر والصين وفرنسا والمملكة المتحدة ونيجيريا والهند والولايات المتحدة ومفوضية الاتحاد الأوروبي، ببيانات تحدد موقفها بشأن موضوع تناول طرق الحد أو خفض من انبعاثات محركات الطائرات.

١٧:٤-٢-٢٤ وكان هناك اتفاق عام على أنه لا ينبغي النظر في التدابير القائمة على آليات السوق على نحو منفصل، ولكن بوصفها أحد النهج الثلاثة الممكنة (التكنولوجيا والقواعد القياسية، والتدابير التشغيلية، والتدابير القائمة على آليات السوق) التي يمكن تطبيقها. ومع ذلك فقد كان هناك تباين في الآراء بشأن الأهمية النسبية الواجب ايلؤها لكل من هذه التدابير. وأعربت عدة دول عن رأي مفاده أنه ينبغي أن تركز المناقشات على التوصل الى توافق في الآراء بشأن أفضل سبل معالجة خفض الانبعاثات.

١٧:٤-٢-٢٥ وأعربت عدة دول عن رأي مفاده أن البلدان النامية، لا يطلب منها، في الوثائق الدولية الحالية المتعلقة بتغير المناخ، أن تحقق أهدافا محددة كمييا فيما يتعلق بخفض الانبعاثات، وبالتالي، لا ينبغي ادراجها في نظام للاتجار بالانبعاثات يطبق دون تمييز على جميع شركات الطيران. وعلى أي حال، ينبغي ايلء اعتبار كبير للأثار التي تقع على البلدان النامية قبل اتخاذ أي تدابير يمكن أن تؤثر عليها، وعدم فرض أي تدبير من جانب واحد وائلء الاهتمام الواجب للمبدأ القائل بأن هناك مسؤوليات وقدرات مشتركة ولكنها متباينة الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغير المناخ. وبالإضافة الى ذلك، ينبغي ألا تعوق أي تدابير تتخذ للحد من الانبعاثات نمو الطيران، لا سيما في البلدان التي يسهم فيها هذا القطاع اسهاما كبيرا في التنمية الاقتصادية العامة.

١٧:٤-٢-٢٦ وشددت عدة دول من جديد على اعتراضها على تطبيق نظام الاتجار بالانبعاثات بدون الموافقة المتبادلة من الدول المعنية.

١٧:٤-٢-٢٧ وكان هناك توافق عام في الآراء بشأن المفهوم القائل بأن تغير المناخ هو شاعل عالمي وأن تكون هناك استجابة عالمية له كما كان هناك تأييد لهذا المفهوم؛ ولهذا السبب ينبغي أن تتولى الإيكوا دور القيادة في هذا الصدد. وأن المسألة ليست مسألة ما اذا كان ينبغي فعل شيء ولكنها مسألة كيف يمكن فعل هذا الشيء. وقد اقترح بإنشاء فرقة عمل دولية لمواصلة بحث هذه المسألة.

١٧:٤-٢-٢٨ وأعربت احدى الدول عن رأي مفاده أنه ينبغي ايلاء اهتمام للبرامج العملية التي سمحت من قبل بخفض الانبعاثات. وأن الاتجار بالانبعاثات لا معنى له سواء على الصعيد المحلي في تلك الدولة أو على الصعيد الدولي، وذلك بالدرجة الأولى لأن هذا الاتجار سيؤدي إلى زيادة أسعار تذاكر الطيران. وذلك يعزى الى التحول الذي يمكن أن يحدث في حركة الطيران والذي لن يعود بالفائدة على مسألة تغير المناخ. وترى هذه الدولة أن السبيل الى المضي قدما في اطار متعدد الأطراف هو اتخاذ نهج شامل يستند الى التقدم التكنولوجي واصلاح الحركة الجوية على نحو يقلل من الازدحام والانبعاثات.

١٧:٤-٢-٢٩ وأفادت دول أخرى أنه ينبغي وضع أهداف طويلة الأجل للانبعاثات المختلفة. ورأت أن نظام الاتجار بالانبعاثات هو آلية فعالة للغاية لخفض الانبعاثات بأدنى تكلفة في القطاع المعني. وأن هذا النظام، اذا ما نفذ بدون تمييز، بوسعه أن يكفل تحقيق الأهداف البيئية و يتيح للطيران أفضل فرصة لتحقيق النمو المستدام. كما رأت الدول ذاتها أن الرسوم البيئية هي أيضا تدبير سليم قائم على آليات السوق، وأن تعليق فرضها، وهو الأمر الذي قبلته في عام ٢٠٠٤، من المفروض أن ينتهي في عام ٢٠٠٧ أي خلال هذه الدورة للجمعية العمومية. وينبغي أن تتاح الحرية للدول المتعاقدة بأن تتخذ ما تراه ضروريا من التدابير للوفاء بالتزاماتها الدولية لمكافحة تغير المناخ.

(يستكمل)

- انتهى -