



الجمعية العمومية – الدورة السادسة والثلاثون

تقرير اللجنة التنفيذية
بشأن
البند ١٧ من جدول الأعمال
(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

وافقت اللجنة التنفيذية على التقرير المرفق بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال
وتعرضه على نظر الجلسة العامة.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلساتها الرابعة والخامسة والتاسعة والعاشر والحادية عشرة في موضوع حماية البيئة على أساس التقرير المرحلي الذي قدمه المجلس عن العمل بشأن موضوع ضوضاء الطائرات وانبعاثات 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 انبعاثات الطائرات 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.

١٧-٢ أحاطت اللجنة التنفيذية علماً 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 وانبعاثات محركات الطائرات. وتأتي بعد ذلك مداخلات الدول والمنظمات الأخرى.

١٧-٣ ضوضاء الطائرات

١٧-٣-١ 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 بلجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

١٧-٣-٢ 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.

١٧-٣-٣ وكما طلبت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية، أعدت مادة لادراجها في إرشادات النهج المتوازن لإدارة 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.

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

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

١٧-٣-٦ ستُنشر قريبا طبعة محدّثة 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 وانبعاثات 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 العالمي وأثره على البيئة واحدا من أكبر التحديات التي واجهتها الايكاو. ولذلك رئي أن القيود التي يفرضها حظر تحرك الطائرات ليلا ينبغي إعادة النظر فيها للتقليل 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 الانبعاثات. 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 الابقاء 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 الانبعاثات.

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 الإرشادات 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 أُشير 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 الحظر، بيد أنه أُشير 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.

١٧-٤-٤ انبعاثات الطيران

١٧-٤-١ عام

١٧-٤-١-١ قدم المجلس تقريرا (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 أتاحتها 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 إزاء سياسة الأيكاو 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 الأذهان الإجراءات 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 الأيكاو 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 الأيكاو ووزعت معلومات بشأن مختلف الخبرات في التدابير الطوعية. واعتمدت المنظمة أيضاً سياسة ونشرت مواد إرشادية 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 إحراز أكبر تقدم. ومن ثم أعدت التدابير لإدراج الطيران الدولي في نظم الدول للاتجار بالانبعاثات. وأشار المجلس في تقريره إلى أن هذه الإرشادات اعتمدت على أساس مؤقت (مشروع إرشادات) 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 الأيكاو للمشاركة فيها.

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

١٧-٤-٢-٥ وختاماً طرح على نظر الجمعية العمومية ثلاثة مرفقات أعيد تنظيمها للبيان الموحد بسياسات وممارسات الأيكاو 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 إنشاء إطار استراتيجي من قبل الأيكاو لإدارة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران. واقترحت الورقة أن الجمعية العمومية ينبغي أن تقرر الإسراع في وضع إطار استراتيجي لإدارة انبعاثات الطيران وأنه وفقاً لهذا الإطار ينبغي إعطاء 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 اتبعته 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 تتناقش 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 إزاء 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 إزاء إدارة 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

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

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 إرشادات خاصة بالاتجار بالانبعاثات بحيث تعزز مبدأ الاتفاق المشترك وتحت 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 تتفقد 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 تظطلع 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. فضلا 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 دعت 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

^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-بيسار، كينيا، 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

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.

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 الايكاو، 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 متماشية 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 الايكاو 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 واتاحة الوصول اليها 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 ارشادية محددة من الايكاو 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 لاجاد 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 الايكاو 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 الايكاو، وان كان يمكن دعم الحلول الاقليمية بوصفها

خطوة مؤقتة نحو الحل العالمي. ولهذه الغاية، دعا الايكاو الى وضع خريطة طريق لمعالجة انبعاثات الطيران التي تسهم في تغيير المناخ وذلك عن طريق استراتيجية طويلة الأجل. وأفاد المجلس أنه يرى أن تتولى الايكاو 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 الايكاو 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 غالبية الدول 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 بتغيير المناخ، أن تحقق أهدافا محددة كميًا فيما يتعلق بخفض الانبعاثات، وبالتالي، لا ينبغي ادراجها في نظام للتجارة بالانبعاثات يطبق دون تمييز على جميع شركات الطيران. وعلى أي حال، ينبغي ايلاء اعتبار كبير للأثار التي تقع على البلدان النامية قبل اتخاذ أي تدابير يمكن أن تؤثر عليها، وعدم فرض أي تدبير من جانب واحد وإيلاء الاهتمام الواجب للمبدأ القائل بأن هناك مسؤوليات وقدرات مشتركة ولكنها متباينة الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية المتعلقة بتغيير 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 غالبية الدول 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 تغيير المناخ هو شاغل عالمي وأن تكون هناك استجابة عالمية له كما كان هناك تأييد لهذا المفهوم؛ ولهذا السبب ينبغي أن تتولى الايكاو دور القيادة في هذا الصدد. وأن المسألة ليست مسألة ما اذا كان ينبغي فعل شيء ولكنها مسألة كيف يمكن فعل هذا الشيء. وقدم اقتراح بإنشاء فرقة عمل دولية لمواصلة بحث هذه المسألة.

١٧-٤-٢-٢٨ وأعربت إحدى الدول عن رأي مفاده أنه ينبغي إيلاء اهتمام للبرامج العملية التي تقوم بالفعل بخفض الانبعاثات. وأن الاتجار بالانبعاثات لا معنى له بالنسبة لكل الدول في الوقت الراهن. ففي بلده، على سبيل المثال، ستؤدي الزيادة في سعر تذكرة الطائرة إلى أن يتحول المسافرون إلى السفر بالسيارات مما سيتولد عنه المزيد من انبعاثات غازات الدفيئة. وترى هذه الدولة أن السبيل إلى المضي قدماً في إطار متعدد الأطراف هو اتخاذ نهج شامل يستند إلى التقدم التكنولوجي وإصلاح الحركة الجوية على نحو يقلل من الازدحام والانبعاثات. وأوضحت تلك الدولة أيضاً أنه على الرغم من تأييدها لمفهوم الاتجار بالانبعاثات، فإن الطريقة الوحيدة المقبولة لتطبيقه على شركات الطيران التابعة لدولة أخرى هي بالموافقة المتبادلة.

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، إذا ما نفذ بدون تمييز، بوسع أن يكفل تحقيق الأهداف البيئية وبتيح للطيران أفضل فرصة لتحقيق النمو المستدام. كما رأت الدول ذاتها أن الرسوم البيئية هي أيضاً 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 ضرورياً من التدابير للوفاء بالتزاماتها الدولية لمكافحة تغير المناخ.

١٧-٤-٢-٣٠ كما ذكر في الفقرة ١٧-٤-٢-٢٢ أعلاه، أنشأ رئيس اللجنة التنفيذية فريقاً عاملاً ذا تمثيل جغرافي مناسب (يضم الأرجنتين وأستراليا والبرازيل وكندا والصين والهند واليابان ونيجيريا والبرتغال والاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية وجنوب أفريقيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة) ليقوم بتنقيح المرفقات التي تتناول سياسة الأيكاو المتعلقة بالانبعاثات (المرفقات (أ) و(ح) و(ط)) بالبيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الأيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة المقدمة في ورقة العمل A36-WP/39.

١٧-٤-٢-٣١ في الجلسة الحادية عشرة للجنة التنفيذية، أعلن رئيس اللجنة أن هذا الفريق العامل قد تمكن من سد أغلب الثغرات بين المواقف المختلفة. وبالتالي فقد قدم للجنة نصاً منقحاً للقرار الموحد تضمن أربعة مرفقات جديدة هي (ط) و(ي) و(ك) و(ل)، نتيجة لتقسيم المرفق الطويل السابق (ط) الوارد في ورقة العمل A36-WP/39.

١٧-٤-٢-٣٢ ولهذا شمل القرار الموحد المقترح المرفقات التالية:

- المرفق (أ) - لمحة عامة (كما قدم أصلاً في الورقة A36-WP/39)
- المرفقات من (ب) إلى (ز) - (اعتمدت من قبل كما هو مذكور في الفقرة ١٧-٣-١٧ أعلاه)
- المرفق (ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي (كما قدم في الورقة A36-WP/39)
- المرفق (ط) - أثر الطيران على المناخ العالمي - الفهم العلمي
- المرفق (ي) - أثر الطيران على المناخ العالمي - التعاون مع الأمم المتحدة والهيئات الأخرى
- المرفق (ك) - برنامج عمل الأيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ
- المرفق (ل) - التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

١٧-٤-٢-٣٣ استعرضت اللجنة المرفقات كل مرفق على حدة باستثناء المرفقات المتفق عليها من قبل.

١٧-٤-٢-٣٤ قبلت اللجنة المرفق (أ) مع إدخال تغييرات تحريرية طفيفة عليه وصياغة إضافية للفقرة السابعة من المنطوق ("وتحث الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية").

٣٥-٢-٤-١٧ تمت الموافقة على المرفق (ح) مع حذف الفقرة الرابعة من الديباجة. وتمت الموافقة على المرفق (ط) كما هو.

٣٦-٢-٤-١٧ وتمت الموافقة على المرفق (ي) مع توحيد النص الوارد في الفقرة الثانية من الديباجة مع النص المماثل الوارد في المرفق (ل) (الفقرة الثالثة من الديباجة)، ومع حذف الأقواس المربعة وعبارة "وأهدافا واضحة" في الفقرة السادسة من الديباجة.

٣٧-٢-٤-١٧ تمت الموافقة على المرفق (ك) مع ادخال التعديلات التالية:

(أ) توحيد النص الوارد في الفقرة الثالثة من الديباجة مع النص المماثل له في المرفق (ل) (الفقرة الثالثة من الديباجة).

(ب) احلال عبارة "مع مراعاة أن" محل عبارة "على ألا يكون ذلك قبل" في الفقرة الثانية من المنطوق واضافة عبارة "سوف ينعقد" بين عبارتي "اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ" و"في ديسمبر ٢٠٠٩".

(ج) تعديلات تحريرية في الفقرتين السادسة والتاسعة من المنطوق بحيث يكون القرار موجها الى الدول وليس الى "الصناعة" أو "مشغلي المطارات" بشكل مباشر.

(د) حذف كلمات "مع تقديم تقارير سنوية الى الايكاو" في الفقرة التاسعة من المنطوق.

٣٨-٢-٤-١٧ اعتمدت اللجنة المرفق (ل) مع حذف الأقواس المربعة والنص الوارد في الفقرة الثانية من الفقرة ١-ب) (١) اضافة الى حذف الأقواس المربعة في جميع الأجزاء الأخرى في المرفق. وأعرب الوفد الذي يمثل الاتحاد الأوروبي والدول الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، وهو ما يصل مجموعه الى ٤٢ دولة، عن تحفظه تجاه النص الوارد في المرفق (ل) (وسيرد النص الكامل لهذا البيان في محاضر اللجنة التنفيذية). وفي رأي تلك الدول فإن فقرات المنطوق في المرفق (ل) ينقصها الأساس القانوني في اتفاقية شيكاغو ولا يمكن استخدامها للتقليل من حقوقها. وعلى هذا فقد احتفظت تلك الدول بالحق في تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق من النوع المشار اليه في المرفق (ل) على أساس عدم التمييز تجاه جميع المشغلين التابعين لجميع الدول التي تقدم الخدمات من أراضيها أو إليها أو في داخلها.

٣٩-٢-٤-١٧ أحاط رئيس اللجنة علما بهذا الموقف وشكر الوفد الأوروبي على أنه دفع المنظمة الى معالجة مسألة تغير المناخ التي تنسم بالأهمية. وأسفر هذا عن "برنامج العمل" الوارد في المرفق (ك) في القرار الجديد والذي يعد الأكثر أهمية من وجهة نظره.

٤٠-٢-٤-١٧ أحاطت اللجنة علما أيضا بالبيانات والتعليقات التي صدرت في أثناء مناقشة مختلف المرفقات مثل الدور القيادي للايكاو في معالجة انبعاثات محركات الطائرات وأهمية مساهمة التدابير التكنولوجية والتشغيلية في هذا الجهد، مع عدم تقويض سلامة الطيران والنظر بعناية في أثر التدابير على اقتصادات الدول، لا سيما البلدان النامية، وضرورة معالجة المشكلة العالمية بشكل جماعي مع مراعاة مبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة.

٤١-٢-٤-١٧ أعادت غالبية الدول ذكر وجهة نظرها من أنه ينبغي للايكاو ألا تنفذ الاتجار بالانبعاثات في مجال الطيران الدولي إلا على أساس الاتفاق المتبادل.

١٧-٤-٢-٤٢ وقدمت اللجنة الى الجلسة العامة القرار ١/١٧، الذي يشمل المرفقات من (أ) الى (ل) لتعتمده وليحل محل القرار ٣٥-٥.

القرار ١/١٧: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٥-٥، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٥-٥ يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكنها مترابطة،

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

وبالنظر الى الحاجة الى إدراج مرفقات محددة للتعبير عن سياسة الايكاو في معالجة تأثير الطيران على نوعية الهواء المحلي (المرفق (ح)) والمناخ العالمي (المرفقات (ط) و (ي) و (ك) و (ل))،

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد 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 للحد من الضوضاء في المطارات

المرفق (و) — تخطيط وادارة استخدام الأراضي

المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية

المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

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

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

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

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

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية بياناً موحداً بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة لكي تستعرضه.

٣- **تعلن** أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٥-٥.

المرفق (أ)

لمحة عامة

لما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن "تطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه...."، وأن المادة (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 إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد".

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة بتطبيق تدابير شاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية وإدارة الحركة الجوية والاجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

ولما كانت جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو قد وافقت على الاستمرار في متابعة جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة والحفاظ كذلك على المبادرة في وضع ارشادات سياسية بشأن هذه المسائل وعدم ترك مثل هذه المبادرات لمنظمات أخرى.

ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر في النقل الجوي.

ولما كان النمو المستدام للطيران مهما للنمو والتنمية الاقتصاديين والتجارة والتبادل الثقافي والتفاهم بين الشعوب والأمم في المستقبل، لذلك يجب اتخاذ إجراءات بسرعة لضمان توافقه مع نوعية البيئة وتطوره بطرق تخفف من الآثار الضارة.

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

ولما كانت بقدر ما توجد أوجه ترابط معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضوضاء وانبعاثات المحركات، فثمة حاجة للنظر فيها عند تحديد سياسات مراقبة المصادر والتخفيف التشغيلي.

ولما كانت إدارة وتصميم المجالات الجوية يمكن أن يؤدي دورا في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فرديا أو جماعيا على أساس اقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى مهما لاحتراز تقدم في فهم آثار الطيران على البيئة ومن أجل وضع السياسات الملائمة لمعالجة هذه الآثار.

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تعلمن** أن الايكاو، بصفتها وكالة الأمم المتحدة الرائدة في المسائل المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تعي الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني، وأنها ستستمر في معالجتها، وأنها تقر بمسؤوليتها وبمسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى. وعند اضطلاع الايكاو والدول المتعاقدة لديها بمسؤولياتها، فإنها سوف تسعى للقيام بما يلي:

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

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

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

٢- **تشدد** على أهمية مواصلة إثبات الايكاو لدورها القيادي في كل مسائل الطيران المدني الدولي المتعلقة بالبيئة **وتطلب** إلى المجلس أن يحتفظ بزمam المبادرة في اعداد ارشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقيّم بانتظام الواقع الحالي والمستقبلي، لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، والاستمرار في اعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- **تطلب** إلى المجلس ابقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثير الطيران على البيئة بغية تحقيق اتخاذ القرارات على النحو الأمثل.

٥- **تطلب** إلى المجلس أن يضع مجموعة من المؤشرات البيئية للطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير اللازمة للتخفيف من تأثير الطيران على البيئة.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن ينشر معلومات عن الواقع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الارشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية، على سبيل المثال.

- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها النشط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة، وتحث الدول المتعاقدة على دعم الأنشطة غير المتوقعة في الميزانية عن طريق تقديم مستوى معقول من المساهمات الطوعية.
- ٨- **تدعو** الدول والمنظمات الدولية إلى تقديم المعلومات العلمية اللازمة لتمكين الايكاو من تقوية عملها في هذا المجال.
- ٩- **تشجع** المجلس على مواصلة التعاون الوثيق مع المنظمات الدولية وهيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن فهم آثار الطيران على البيئة وبشأن وضع السياسات لمعالجة هذه الآثار.
- ١٠- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ تدابير في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات

والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

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

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

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

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

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

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) بغرض المساعدة على وضع مزيد من القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات.

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **ترحب** باعتماد المجلس، في يونيو ٢٠٠١، القاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، وتطبيق القواعد الجديدة الأكثر تشددا لانبعاثات أكاسيد النيتروجين في ١/١/٢٠٠٨.
- ٢- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل بنشاط وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة، وذلك بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٣- **ترحب** باعتماد المجلس في مارس ٢٠٠٧ الأهداف التكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لأكاسيد النيتروجين.
- ٤- **تطلب** إلى المجلس أن يضع أهدافا تكنولوجية وتشغيلية متوسطة الأجل وطويلة الأجل للضوضاء واحتراق الوقود، إلى جانب أهداف أكاسيد النيتروجين التي وضعت مؤخرا، وذلك بمساعدة وتعاون الهيئات الأخرى في المنظمة والمنظمات الدولية الأخرى.
- ٥- **تطلب** إلى المجلس ضمان مواصلة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لبرنامج عملها في مجالي الضوضاء والانبعاثات على وجه السرعة من أجل وضع الحلول الملائمة بأسرع ما يمكن، وإتاحة الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة بالشكل الكافي حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكافة المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات باستخدام التدابير الفعالة الملائمة.
- ٨- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الملائمة، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملا بالفقرة (٢) من هذا المرفق.
- ٩- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ في هذا المجال.

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الإيكاو هو التشجيع على أكبر قدر عملي ممكن من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، ولا سيما في الأنظمة البيئية.

ولما كان القيام على نحو غير منسق بوضع سياسات وبرامج وطنية وإقليمية للتخفيف من ضوضاء الطائرات يمكن أن يعيق دور الطيران المدني في التنمية الاقتصادية.

ولما كانت حدة مشكلة ضوضاء الطائرات في كثير من المطارات قد أدت 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 المطار 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 فعالية وأقل التكاليف.

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

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

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

وإدراكا لضرورة مواءمة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي اتباع نهج يختلف من مطار الى آخر، وامكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

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

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

وإدراكا لأن بعض الدول قد يكون قد وضع سياسات أوسع للسيطرة على الضوضاء.

وبالنظر الى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضوضاء بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت قواعد ترخيص الضوضاء، الواردة في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر، ولكن ضوضاءها تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر) بطائرات أقل ضوضاء، هي تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديبات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة بهذا الموضوع، عند معالجة مشكلات الضوضاء في مطاراتها الدولية.

ب) وضع إجراءات شفافة للنظر في تدابير تخفيف الضوضاء، أو الإشراف على تنفيذ هذه الإجراءات، بما في ذلك:

١) تقدير حجم مشكلة الضوضاء في المطار المعني، اعتمادا على معايير موضوعية وقابلة للقياس وعوامل أخرى ذات صلة.

٢) تقييم التكاليف والمنافع المحتملة لمختلف التدابير المتاحة، والاستناد إلى هذا التقييم في اختيار التدابير التي تهدف إلى تحقيق أقصى منفعة بيئية بأقل التكاليف.

٣) نشر نتائج التقييم من أجل التشاور عليها مع الجهات المعنية والاعتماد عليها في فض النزاعات.

٣- **تشجع** الدول على ما يلي:

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

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

ج) تطبيق الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء قدر الإمكان بدون الإضرار بالسلامة.

د) عدم تطبيق القيود التشغيلية باعتبارها الملاذ الأول، وعدم تطبيقها إلا بعد دراسة المنافع الممكن تحقيقها من العناصر الأخرى للنهج المتوازن، وبطريقة تتوافق مع المرفق (هـ) بهذا القرار ومع مراعاة التأثير المحتمل لهذه القيود على المطارات الأخرى.

٤- **تطلب** إلى الدول:

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

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

ج) مراعاة الظروف الاقتصادية الخاصة للبلدان النامية.

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

٦- تطلب إلى المجلس:

أ) إجراء تقييم متواصل لتطور أثر ضوضاء الطائرات.

ب) ضمان تحديث المواد الإرشادية عن النهج المتوازن الواردة في الوثيقة Doc 9829 وجعلها مستجيبة لحاجات الدول.

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

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

المرفق (د)

سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان تعريف هذا السحب، لأغراض هذا المرفق، هو سحب فئة من الطائرات، على أساس الضوضاء، من العمليات الدولية في جميع مطارات الدولة الواحدة أو الأكثر.

ولما كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران قد خلصت إلى أن السحب العام لطائرات الفصل الثالث من قبل جميع البلدان التي فرضت قيوداً تشغيلية على عمليات طائرات الفصل الثاني، أمر لا يمكن تأييده على أساس التكاليف والمنافع.

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

وإدراكاً لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات.

وإدراكاً لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئاً اقتصادياً تقنياً، لا سيما على مشغلي الطائرات الذين قد لا يملكون الموارد المالية اللازمة لإعادة تجهيز أساطيلهم، مثلما هي الحال في البلدان النامية.

وبالنظر إلى أن حل المشاكل التي تعزى إلى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند إلى اعتراف كل دولة بالمصاعب التي تواجهها الدول الأخرى، وإلى تحقيق التوازن بين شواغل كل منها.

فإن الجمعية العمومية:

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

(أ) ما إذا كانت النهاية الطبيعية لأجل الأساطيل الراهنة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها.

(ب) ما إذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية إما بوضع أنظمة تمنع المشغلين الجويين التابعين لها من إضافة أي طائرات كهذه إلى أساطيلهم، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل، وإما بوضع حوافز للإسراع بتحديث الأساطيل.

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

(د) ما يترتب على فرض القيود من آثار على الدول المعنية الأخرى، واستشارة هذه الدول، وإشعارها بنواياها قبل تنفيذها بزمن معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي 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 على أن تقوم بما يلي:

(أ) أن تحدد القيود بحيث يمكن سحب طائرات الفصل الثاني التابعة لأي مشغل جوي والتي تطير حاليا إلى أقاليمها، سحباً تدريجياً على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات.

(ب) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة أعلاه قيوداً على عمليات أي طائرات قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ إصدار أول شهادة صلاحية لها.

(ج) ألا تفرض قبل انتهاء الفترة المذكورة قيوداً على عمليات أي طائرات عريضة الجسم موجودة حالياً، أو أي طائرات مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها أعلى من ٢ إلى ١.

(د) أن تبلغ الايكاو وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة.

٣- **تشجع بشدة** الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والإقليمي والأقليمي بهدف تحقيق ما يلي:

(أ) تخفيف تأثير الضوضاء على المجتمعات المحلية حول المطارات، وذلك بدون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مشغلي الطائرات.

ب) إقامة الاعتبار لمشكلات المشغلين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة فيها حالياً، والتي لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة سحب الطائرات، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، وبشرط قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات.

٤- **تحث** الدول على ألا تفرض تدابير لسحب الطائرات التي تمتثل، بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، لقواعد ترخيص الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث أو الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

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

٦- **تحث** الدول على أن تساعد مشغلي الطائرات في جهودهم الرامية إلى الإسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول بالحصول، سواء بالاستئجار أو بالشراء، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف حسب الاقتضاء.

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

لما كانت قواعد ترخيص 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 قد دعا 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 ولا يتوقع حدوث طفرات مهمة في هذه التكنولوجيا في المستقبل المنظور.

ولما كانت إدارة وتخطيط استخدام الأراضي والإجراءات التشغيلية لتخفيض الضوضاء تنفذ بالفعل في مطارات كثيرة، وكانت التدابير الأخرى لتقليل الضوضاء قد نفذت على الرغم من استمرار التعديلات العمرانية في حالات معينة.

ولما كان تطبيق سحب الطائرات التي تمتثل لقواعد ترخيص الضوضاء الواردة في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر وتتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر (بالشكل المنصوص عليه في المرفق (د) بهذا القرار) قد اكتمل في بعض الدول، وعلى افتراض استمرار النمو في أنشطة الطيران من المتوقع لعدد الأشخاص المعرضين لضوضاء الطائرات في بعض المطارات في تلك الدول أن يزداد نتيجة لنمو حركة الطيران ما لم تتخذ إجراءات أخرى.

ولما كانت هناك اختلافات إقليمية ملحوظة فيما يتعلق بمدى توقع ظهور المشكلة من ضوضاء الطائرات خلال العقدين المقبلين وبدأت بعض الدول تنتظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتلئة لقواعد الترخيص الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ولما كان ينبغي ألا تفرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث في مطارات معينة إلا على أساس النهج المتوازن وإرشادات الايكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصا حسب احتياجات المطار المعني.

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

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

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

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

وإدراكا على وجه الخصوص لأن الدول مرتبطة بالتزامات قانونية وقوانين وترتيبات قائمة وسياسات ثابتة للسيطرة على مشكلات الضوضاء في مطاراتها ويمكن أن تؤثر على تنفيذ هذا المرفق.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تحث** الدول على أن تضمن بقدر الإمكان أن اعتماد القيود التشغيلية لا يتم إلا إذا كان مدعوما بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.

٢- **تحث** الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

(أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر في المطار المعني.

(ب) إجراء تقييم كامل لجميع التدابير الأخرى المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).

٣- **تحث** الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تمتثل لأحكام الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر بموجب شهادة الضوضاء الأصلية أو المجددة، على ما يلي:

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

- (ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقا للنهج المتوازن.
- (ج) الاقتصار على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلا من سحب الطائرات تماما من المطار.
- (د) مراعاة العواقب الممكنة على خطوط النقل الجوي التي لا يوجد لها بدائل مناسبة (مثل الخطوط طويلة المدى).
- (هـ) مراعاة الظروف الخاصة لمشغلي الطائرات الذين ينتمون إلى البلدان النامية، لتجنيبهم الصعوبات التي لا داعي لها، وذلك عن طريق منحهم إعفاءات.
- (و) فرض هذه القيود تدريجيا، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.
- (ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطارا مسبقا بمدة معقولة.
- (ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.
- (ط) إبلاغ الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف 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 استخدام الأراضي يشكلان عنصرا من أربعة عناصر رئيسية في النهج المتوازن للسيطرة على الضوضاء.

ولما كان عدد الأشخاص المتأثرين بضوضاء الطائرات يتوقف على الطريقة التي يتم بها تخطيط وإدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات، ولا سيما مدى السيطرة على التنمية السكنية والأنشطة الأخرى الحساسة للضوضاء.

ولما كان من الممكن حدوث زيادة كبيرة في نشاط معظم المطارات، وثمة خطر في أن يؤدي الاستخدام غير الملائم للأراضي بالقرب من المطارات إلى تقييد النمو في المستقبل.

ولما كان سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي 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، وفي تخفيض 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 أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر إلى زيادة الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

وإدراكاً لأن تنظيم استخدام الأراضي يشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساساً ضمن مسؤولية السلطات المحلية ولكنها تؤثر مع ذلك على سعة المطارات التي تؤثر بدورها على الطيران المدني.

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

فإن الجمعية العمومية:

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

٢- تحث الدول على أن تكفل أن احتمال تخفيض مستويات الضوضاء الناجم عن تشغيل طائرات أقل ضوضاء وممتثلة لقواعد الفصل الرابع الجديد على وجه الخصوص لن يتعرض للتقويض من جراء الاستخدام غير الملائم للأراضي أو من جراء التعديلات على الأراضي.

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

- أ) إنشاء المطارات الجديدة في أماكن ملائمة، مثل الأماكن البعيدة عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- ب) اتخاذ التدابير الملائمة لتحقيق المراعاة التامة لتخطيط استخدام الأراضي في المرحلة الأولية من إنشاء المطار الجديد أو تطوير المطار الراهن.
- ج) تحديد نطاقات حول المطارات ذات مستويات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة أعداد السكان الحالية والزيادة المتوقعة بالإضافة إلى تقديرات نمو الحركة، ووضع معايير للاستخدام الملائم لتلك الأراضي حسب إرشادات الإيكاو.
- د) إصدار التشريعات ووضع الإرشادات أو الوسائل المناسبة لتحقيق الالتزام بتلك المعايير الموضوعية لاستخدام الأراضي.
- هـ) ضمان إتاحة معلومات سهلة الفهم للقارئ عن عمليات الطائرات وآثارها البيئية على المجتمعات المحلية القريبة من المطارات.

٤- **تطلب** من المجلس ما يلي:

- (أ) أن يضمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم Doc 9184 وجعلها ملببة لاحتياجات الدول.
- (ب) أن ينظر في الخطوات التي يمكن اتخاذها لتعزيز إدارة استخدام الأراضي، ولا سيما في أجزاء العالم التي قد تتوفر فيها الفرصة لتلافي مشكلات ضوضاء الطائرات في المستقبل.

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت، منذ تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية، لتلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بسبب الفرقة الصوتية، مثل إقلاق النائمين وإصابة الأشخاص والممتلكات في البر والبحر بسبب تضخيم الفرقة الصوتية.

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

فإن الجمعية العمومية:

١- **تؤكد من جديد** على الأهمية التي تعلقها على ضمان تلافي الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس بفعل الفرقة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في الخطوط التجارية.

٢- **تكلف** المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ الإجراءات اللازمة، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية، للتوصل إلى اتفاق دولي على طريقة لقياس الفرقة الصوتية، وتعريف المصطلحات الكمية أو الوصفية لعبارة "الأوضاع غير المقبولة لعامة الناس" ووضع الحدود المناظرة.

٣- **تدعو** الدول التي تقوم بإنتاج الطائرات الأسرع من الصوت إلى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة الالتزام بالمواصفات التي تقررها الايكاو.

المرفق (ح)

أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

لما كان هناك قلق متزايد إزاء أثر الطيران على الغلاف الجوي فيما يتعلق بنوعية الهواء المحلي والآثار المرتبطة به على صحة البشر ورفاهيتهم.

ولما كانت ملوثات عديدة تؤثر على نوعية الهواء المحلي والاقليمي وتصدر عن محركات الطائرات قد شهدت انخفاضا كبيرا خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والاقليمي هي جزء من الانبعاثات الاجمالية في المناطق المتأثرة وينبغي النظر فيها في الإطار الأوسع لجميع المصادر التي تسهم في الشواغل بشأن نوعية الهواء.

ولما كانت نوعية الهواء المحلي والآثار الصحية الفعلية لانبعاثات الطيران تتوقف على سلسلة من العوامل من بينها الإسهام في التركيزات الاجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في الإقليم قيد النظر.

ولما كانت الايكاو قد وضعت معايير فنية وعززت تطوير الإجراءات التشغيلية التي أحدثت تخفيضا كبيرا في تلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاما 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 بالوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الايكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قرارا فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أيا من تلك الجبايات يجب أن يكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

ولما كانت هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي.

ولما كان مجلس الايكاو قد اعتمد مواد سياسية وارشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

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

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران والجسيمات وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع الهيئات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.
- ٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنيا ومفيدة بيئيا ومعقولة اقتصاديا للمضي في تخفيض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٣- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك أكاسيد النتروجين المنبعثة من الطائرات.
- ٤- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ اجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الايكاو بها.
- ٦- **ترحب** بوضع وترويج مواد ارشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف اكمال ارشادات نوعية هواء المطارات في عام ٢٠١٠.
- ٧- **تطلب** من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول والمعنيين بالأمر في تعزيز وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في التقليل من الآثار الضارة لانبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.
- ٨- **ترحب** بوضع الارشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي **وتطلب** من المجلس أن يواصل تحديث هذه الارشادات **وتحث** الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ٩- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وارشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي.

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

لما كان التقرير الخاص الذي صدر في عام ١٩٩٩ عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، وأعدّه، بناء على طلب الايكاو، الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (الفريق الحكومي الدولي) بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستنفدة لطبقة الأوزون، يتضمن تقييما شاملا لأثر الطيران على الغلاف الجوي.

ولما كان التقرير الخاص لفريق الخبراء الحكومي الدولي أقر بأن آثار بعض أنواع انبعاثات الطائرات مفهومة جيداً، وكشف عن أن آثار بعضها الآخر ليست مفهومة، وحدد عدداً من المجالات الرئيسية لا يشملها اليقين العلمي وتحد من القدرة على توقع آثار الطيران على المناخ والأوزون.

ولما كانت الايكاو طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي أن يحدّث الاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص في تقرير التقييم الرابع الذي أصدره في عام ٢٠٠٧.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس ما يلي:

أ) مواصلة اتخاذ مبادرات لتشجيع المعلومات عن الفهم العلمي لأثر الطيران والاجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران والاستمرار في توفير المحفل لتسهيل المناقشات بشأن الحلول لمعالجة انبعاثات الطيران.

ب) مواصلة التعاون الوثيق مع الفريق الحكومي الدولي والمنظمات الأخرى المشتركة في تقييم اسهام الطيران في الأثار البيئية على الغلاف الجوي.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) تعزيز البحث العلمي الذي يهدف الى مواصلة معالجة أوجه عدم اليقين المحددة في التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي أصدره مؤخراً.

ب) ضمان أن عمليات التقييم الدولي المستقبلية لتغير المناخ التي يضطلع بها الفريق الحكومي الدولي وهيئات الأمم المتحدة المختصة الأخرى تتضمن معلومات محدثة عن الأثار التي تحدثها الطائرات على الغلاف الجوي.

٣- **تشجع** المجلس على تحسين فهم امكانيات استخدام أنواع بديلة من وقود الطيران وما يتصل بذلك من آثار على الانبعاثات.

٤- **تشجع** المجلس والدول على مواصلة أعمال التحديث والتعاون لاعداد نماذج تحليلية تنبؤية لتقييم آثار الطيران.

المرفق (ي)

أثر الطيران على المناخ العالمي — التعاون مع الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

لما كان الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ هو تحقيق استقرار تركيز غازات الدفيئة في الغلاف الجوي على مستوى من شأنه منع التدخل البشري الخطير في نظام المناخ.

وإقراراً بمبادئ عدم التمييز وإتاحة الفرص المتكافئة والعدالة لتطوير الطيران المدني الدولي على النحو الوارد في اتفاقية شيكاغو فضلاً عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

١- **ولما كان** بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ بتاريخ ١٦/٢/٢٠٠٥، يطلب من الدول المتقدمة (الأطراف في المرفق الأول) مواصلة الحد أو خفض من غازات الدفيئة من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي)، وذلك بالعمل من خلال الايكاو (المادة ٢-٢).

ولما كان بروتوكول كيوتو ينص على وسائل مرنة مختلفة (مثل آلية التنمية النظيفة) من شأنها أن تفيد المشاريع التي تشترك فيها دول نامية.

ولما كانت فترة الالتزام الأولى في بروتوكول كيوتو تنتهي في عام ٢٠١٢ وتجري مباحثات بشأن متابعة هذه الوثيقة وستحتاج الايكاو لمواصلة النهوض بمسؤوليتها عن الحد من غازات الدفيئة المنبعثة من الطيران المدني الدولي أو تخفيضها وإثبات دورها القيادي في ذلك.

ولما كان جميع المعنيين بالأمر يتوقعون من الايكاو أن تثبت دورها القيادي في التخفيف من الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، وأن تحدد رؤية، لإدماجها هي والغايات البيئية في خطة أعمال الايكاو وبرامج المنظمة الأخرى.

واقراراً بملاءمة موضوعي تغير المناخ والتنمية الاقتصادية في إطار الأهداف الإنمائية للألفية ودور الطيران في المساعدة على تحقيق هذه الأهداف.

وإن تحيط علماً بأن من المهم معالجة انبعاثات الطائرات بدون إغفال إطارها الخاص لدى تقييم انبعاثات غازات الدفيئة الاجمالية من الطيران وقطاع النقل والنشاط والاقتصادي العام.

وإن تحيط علماً بأن أقاليم العالم المختلفة تشهد اختلافات كبيرة في المستويات المطلقة لانبعاثات الطيران ومعدلات ازدياد انبعاثات الطيران دولياً وداخلياً على السواء.

فان الجمعية العمومية:

تطلب من المجلس ما يلي:

(أ) ضمان أن تمارس الايكاو دورها القيادي بصورة مستمرة في المسائل البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة.

(ب) مواصلة دراسة الخيارات السياسية لتحديد أو تخفيض أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة ووضع اقتراحات محددة واسداء مشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة على السواء.

(ج) مواصلة التعاون مع المنظمات المشتركة في صنع السياسات في هذا المجال، وخاصة مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وهيئتها الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

المرفق (ك)

برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

لما كانت الايكاو، والدول المتعاقدة لديها، تدرك الأهمية البالغة لتوفير قيادة مستمرة للطيران المدني الدولي في مجال الحد أو خفض من انبعاثاتها التي تسهم في تغير المناخ العالمي،

ولما كان النمو السريع للطيران المدني قد زاد بوجه عام من مساهمة الصناعة في انبعاثات غازات الدفيئة .

وإقرارا بمبادئ عدم التمييز واتاحة فرص متكافئة وعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي على النحو الوارد في اتفاقية شيكاغو، فضلا عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو،

ولما كان مجلس الايكاو قد وضع خيارات سياسية للحد أو خفض من الأثر البيئي للانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات المتولدة من الطيران المدني، وكان العمل يتقدم بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق لخفض الانبعاثات،

وبالنظر الى ان تعزيز النمو المستدام للطيران يستلزم اتباع نهج شامل يتألف من العمل بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية والتدابير القائمة على السوق الرامية الى خفض الانبعاثات،

وبالنظر الى وجوب التشديد على خيارات السياسة العامة التي تخفض من الانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات دون أن يكون لها أثر سلبي على نمو النقل الجوي لا سيما في البلدان النامية،

وإقرارا بالتقدم الهام المحرز في قطاع الطيران، حيث تزيد كفاءة استهلاك الوقود لكل راكب كيلومتري للطائرات المنتجة حاليا بنسبة ٧٠ في المائة عما كان عليه الوضع منذ ٤٠ سنة، وحيث حققت شركات الطيران التابعة لبعض الدول المتعاقدة تخفيضات صافية من الانبعاثات خلال السنوات القليلة الماضية على الرغم من حدوث زيادة في العمليات في نفس الوقت، وحيث تلتزم صناعة الطيران الدولية بتحقيق تحسن في كفاءة استهلاك الوقود بنسبة إضافية قدرها ٢٥ في المائة بين سنتي ٢٠٠٥ و ٢٠٢٠،

وبالنظر الى أن من المتوقع أن يحقق الجيل المقبل من تكنولوجيا الطائرات وتحديث نظم الحركة الجوية الى تحسينات إضافية في كفاءة الطيران واستهلاك الوقود يمكن للايكاو تشجيعها من خلال الخطة العالمية للملاحة الجوية الخاصة بها،

وإدراكا لأن القواعد القياسية للايكاو وأهدافها بالنسبة لأكاسيد النيتروجين، على الرغم من أن المقصود بها معالجة نوعية الهواء المحلي، ستساعد أيضا على تقليل أثر الطيران على المناخ.

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس تسهيل اتخاذ الدول للإجراءات بالعمل بهمة على وضع خيارات السياسة العامة لتحديد أو خفض أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، ووضع اقتراحات محددة وإسداء المشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، تتضمن حولا فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة النمو على السواء.

٢- **تطلب** إلى المجلس ما يلي:

(أ) تشكيل فريق جديد معني بالطيران الدولي وتغير المناخ يتألف من كبار المسؤولين الحكوميين الممثلين لجميع أقاليم الايكاو، تشارك فيه على نحو متكافئ البلدان النامية والبلدان المتقدمة، وتقدم له الدعم الفني لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بغرض أن يعد ويعرض على المجلس برنامج عمل قويا بشأن الطيران المدني وتغير المناخ، يستند إلى توافق الآراء، ويعكس الرؤية المشتركة والارادة القوية لجميع الدول المتعاقدة، ويشمل ذلك ما يلي:

(١) وضع إطار تنفيذي يتضمن استراتيجيات وتدابير تتسم بالكفاءة الاقتصادية وامكانيات تنفيذ التكنولوجيا تستطيع الدول المتعاقدة استخدامها لتحقيق تخفيضات في الانبعاثات، ويتضمن ذلك ما يلي من جملة أمور:

(١) التدابير الطوعية (مثل التعويض).

(٢) نشر أوجه التقدم التكنولوجي بصورة فعالة في كل من معدات الطائرات والمعدات الأرضية.

— اتخاذ تدابير تشغيلية أكثر كفاءة؛

— إجراء تحسينات في ادارة الحركة الجوية؛

— تقديم حوافز اقتصادية ايجابية؛

— اتخاذ تدابير قائمة على آليات السوق.

(٢) تحديد الوسائل التي يمكن بها قياس التقدم المحرز؛

(٣) تحديد أهداف طموحة عالمية ممكنة تتمثل في تحقيق كفاءة استهلاك الوقود في الطيران الدولي ووضع خيارات ممكنة لتنفيذها؛

(٤) الابلاغ عن التقدم المترتب على الاجراءات التي تنفذها الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة.

(ب) الدعوة لعقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل الذي يوصي به الفريق، يعقد في الوقت المناسب، مع مراعاة أن مؤتمر الأطراف الخامس عشر لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ سوف يعقد في ديسمبر ٢٠٠٩.

٣- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، أن يواصل تطوير وتحديث الارشادات المقدمة

للدول المتعاقدة بشأن تطبيق تدابير ترمي إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، واجراء مزيد من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ؛

٤- **تشجيع** الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم أو مواصلة تقييم تكاليف وفوائد التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات على أكفأ نحو من حيث التكاليف مع مراعاة مصالح جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية.

٥- **تطلب** من المجلس توفير الارشادات والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الاقليمية لمساعدة الدول بالدراسات وعمليات التقييم ووضع الاجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى في الاقليم، للحد أو خفض من انبعاثات غازات الدفيئة على أساس عالمي، والعمل معا بصورة تعاونية لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة؛

٦- **تطلب** من الدول أن تشجع الصناعة على وضع أهداف طموحة من أجل التحسين المطرد لأدائها في مجال تخفيض انبعاثات الطيران؛

٧- **تطلب** من الدول المتعاقدة التعجيل بالاستثمارات في مجال البحث والتطوير كيما تطرح في السوق تكنولوجيا أكثر كفاءة بحلول عام ٢٠٢٠؛

٨- **تطلب** من الدول أن تعد مجموعة من الاجراءات والخطط بهدف أن تخفض بحلول سنة ٢٠٢٠ من ازدحام المجال الجوي الذي يسهم في التأخيرات وحرق الوقود بلا داع، وأن تقدم تقارير في هذا الشأن؛

٩- **تطلب** من الدول أن تشجع مشغلي المطارات على تحسين كفاءة عمليات الجانب الجوي وتنفيذ تدابير تحقق الكفاءة في الجانب الأرضي من أجل تخفيض كثافة الكربون؛

١٠- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، القيام بما يلي:

(أ) أن يقدم، على أساس سنوي، تقارير عن التقدم المحرز في المتوسط في مجال كفاءة استهلاك الوقود في أسطول الطائرات العاملة والكميات السنوية الاجمالية من الوقود التي يحرقها الطيران المدني الدولي، وذلك بالتعاون الوثيق مع الصناعة،

(ب) التنبؤ بالاحتمالات الاجمالية لتخفيض انبعاثات الطيران في أسطول الطائرات العاملة،

(ج) تقييم وقياس أي فرص أخرى لتخفيض الانبعاثات كيما تنظر فيها الجمعية العمومية في دورتها القادمة؛

١١- **تطلب** من المجلس، أن يتخذ الاجراءات اللازمة لدعم مبادرة الايكاو المتعلقة بالانبعاثات، بما في ذلك متابعة تنفيذ أهداف الايكاو الرامية إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات الطائرات، وتعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة لديها، ورصد التقدم المحرز في هذا المجال وتقديم تقارير بشأنه. وينبغي، على وجه الخصوص، أن يقوم المجلس بما يلي:

(أ) استكشاف البارامترات الملائمة ووضع أهداف تكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لحد لحد ووقود الطائرات وتقديم تقرير بحلول الدورة المقبلة للجمعية العمومية.

(ب) مواصلة إعداد الوسائل اللازمة لتقييم المنافع المرتبطة بتحسينات ادارة الحركة الجوية، والتشجيع على استخدام التدابير التشغيلية المبينة في ارشادات الايكاو (الكتاب الدوري ٣٠٣) التي أعدت في عام ٢٠٠٣ كوسيلة لتحديد أو تخفيض أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

- (ج) التركيز على زيادة كفاءة حرق الوقود في خطة الايكاو العالمية للملاحة الجوية.
- (د) تشجيع حسيما يكون ملائما، المبادرات الإقليمية والمبادرات بين الأقاليم والمبادرات العالمية مع الدول المتعاقدة لرفع كفاءة الحركة الجوية من أجل خفض استهلاك الوقود.
- (هـ) تشجيع الدول المتعاقدة على تحسين كفاءة الحركة الجوية مما يؤدي الى تقليل الانبعاثات، وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في هذا المجال.
- (و) الطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم قائمة بالإجراءات التي تتخذها لخفض انبعاثات الطيران فيها.
- (ز) تشجيع على استخدام الإجراءات والتكنولوجيات الجديدة التي لها القدرة على تحقيق فوائد بيئية بالنسبة لتشغيل الطائرات.
- ١٢- **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على نشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني.
- ١٣- **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على إعداد نماذج مراقبة التدفق وإدارة الحركة الجوية لتحقيق الفوائد البيئية المثلى.
- ١٤- **تطلب** من الدول المتعاقدة ما يلي:
- (أ) تشجيع أعمال البحوث والتنمية اللازمة لجعل تصميمات المحركات والطائرات أكثر كفاءة بالنسبة للبيئة.
- (ب) تعجيل تطوير وتنفيذ الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تخفض انبعاثات الطيران.
- (ج) تعجيل الجهود الرامية الى تحقيق الفوائد البيئية من خلال تطبيق التكنولوجيات المبنية على الأقمار الصناعية من أجل تحسين كفاءة الملاحة الجوية والعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول.
- (د) تشجيع فعالية التنسيق بين سلطاتها العاملة في قطاع الطيران لدى رسم الطرق الجوية التي تحقق نتائج أفضل بالنسبة للبيئة وتحسين الإجراءات التشغيلية في الطيران المدني الدولي.
- (هـ) التقليل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من العوائق المؤسسية بما يسمح بتنفيذ المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية لاستخدام المجال الجوي بكفاءة بالنسبة للبيئة.
- (و) التعاون في بناء قدرات القياس والرصد الإقليمية بما يسمح بتقييم الفوائد البيئية الناجمة عن التدابير المذكورة أعلاه.

١٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد أو خفض من انبعاثات الطيران الدولي من خلال التدابير الطوعية، وإحاطة الايكاو علما بهذه الإجراءات، **وتطلب** من المجلس أن يكلف الأمين العام بتحديث الإرشادات التي أعدتها الايكاو لمثل هذه التدابير، بما في ذلك الاتفاق الطوعي النموذجي، وتوفير هذه التجارب لجميع الأطراف المعنية.

المرفق (ن)

التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

لما كانت التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها استخدام الاتجار بالانبعاثات، هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

وإن تدرك أن الدول المتعاقدة مسؤولة عن اتخاذ القرارات بشأن الأهداف وأكثر التدابير ملاءمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، مع مراعاة الارشادات الصادرة عن الايكاو.

وإن تقر بمبادئ عدم التمييز واتاحة الفرص العادلة والمنصفة لتطوير الطيران المدني الدولي، الواردة في اتفاقية شيكاغو، وللمبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة والمتباينة والقدرات ذات الصلة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو.

وإن تدرك أن غالبية الدول المتعاقدة تؤيد تطبيق الاتجار بالانبعاثات على الطيران الدولي على أساس الاتفاق المتبادل بين الدول فسخ، وأن الدول المتعاقدة الأخرى ترى أن أي نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات ينبغي أن يؤسس على مبدأ عدم التمييز.

وإن تدرك ضرورة الاشتراك البناء في العمل على تحقيق درجة كبيرة من التنسيق في التدابير المتخذة التي تستهدف التصدي على نحو ملائم لتحديات الطيران وتغير المناخ، مع احترام المبادئ المذكورة أعلاه،

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

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

ولما كان مجلس الايكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بيانا مؤقتا بالسياسات المتعلقة بفرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات في صورة قرار، يوصي فيه بشدة بأن أيا 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 كانت هذه الرسوم ينبغي أن تحسب على أساس تكاليف تخفيف الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات بقدر ما يتسنى تحديد هذه التكاليف على الوجه الصحيح وعزوها مباشرة إلى النقل الجوي،

وإن تلاحظ استمرار عدم وجود حل لعدد من المسائل ذات الطابع القانوني والسياسي بخصوص تنفيذ رسوم غازات الدفيئة، وإدراج الطيران في النظم الراهنة للاتجار بالانبعاثات،

وإن تلاحظ أن الايكاو قد أصدرت مشروع إرشادات لاستخدام الاتجار بالانبعاثات للطيران (الوثيقة 9885 Doc)،

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

ولما كان وضع خطط التعويض عن الكربون قد ساعد على زيادة الوعي العام بتغير المناخ، وقد يسهم في تخفيضات الانبعاثات في الأجل القصير.

فان الجمعية العمومية:

١- **تشجع** الدول المتعاقدة والمجلس على اعتماد تدابير تتوافق مع الاطار الوارد أدناه:

(أ) رسوم وجبايات الانبعاثات

(١) **تؤكد** استمرار صلاحية قرار المجلس الصادر في ١٢/٩/١٩٩٦ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات.

(٢) **تقر** بأن إرشادات الايكاو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من عدم استبعاد فرض هذه الرسوم بالاتفاق المشترك بين الدول الأعضاء في إحدى المنظمات الاقليمية للتكامل الاقتصادي على الناقلين التابعين لهذه الدول.

(٣) **تحث** الدول المتعاقدة على أن تمتنع عن تنفيذ رسوم انبعاثات غازات الدفيئة من جانب واحد.

(ب) الاتجار بالانبعاثات

(١) **تحث** الدول المتعاقدة على عدم تنفيذ نظام للاتجار بالانبعاثات على مشغلي طائرات دولة متعاقدة أخرى إلا على أساس الاتفاق المشترك بين تلك الدولتين.

(٢) **تطلب** من الدول تقديم تقارير عن التطورات والنتائج والخبرات الجديدة في هذا المجال.

(٣) - **تطلب** من المجلس:

(أ) أن يعمل على استيفاء وتحديث الإرشادات التي وضعتها الايكاو لإدراج الانبعاثات م الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات، المتوافقة مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بما يمكن تلك الدول المتعاقدة من استخدام هذه الارشادات حسب الملاءمة وبما يتواءم مع هذا القرار والقرارات التالية له.

(ب) أن يجري دراسات أخرى، حسب الملاءمة، عن مختلف الجوانب المتعلقة بتنفيذ نظم الاتجار بالانبعاثات، وأن يقيم فعالية تكاليف أي نظم موضوعة، مع مراعاة الأثر الواقع على الطيران ونموه في النظم الاقتصادية النامية بما يتواءم مع المبادئ المذكورة أعلاه.

(ج) أن يجري تحليلا اقتصاديا للأثر المالي لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الاتجار القائمة واستعراض ما كتب عن تحليل تكاليف ومنافع نظم الاتجار القائمة مع التركيز بصفة خاصة على الكيفية التي طُبّق بها على قطاعات أخرى بغية استخلاص بعض الدروس المستفادة الملائمة لقطاع الطيران.

(ج) عمليات تعويض الكربون

(١) **تطلب** من المجلس دراسة احتمال إيجاد آليات لتعويض الكربون كوسيلة أخرى لتخفيف أثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

(٢) **تطلب** من المجلس جمع ونشر معلومات عن نتائج برامج تعويض الكربون التي نفذتها الدول والمنظمات الأخرى في شأن انبعاثات الطيران.

(د) آلية التنمية النظيفة

(١) **تدعو** الدول المتعاقدة الى استكشاف استخدام آلية التنمية النظيفة في المجالات المتعلقة بالطيران الدولي.