

ندوة بشأن الجوانب البيئية للطيران

(مونتريال ، ٩-١١/٤/٢٠٠١)

ورقة معلومات تاريخية

قرار الجمعية العمومية ٣٢-٨

(مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

في عام ١٩٩٥ ، قررت الجمعية العمومية توحيد قراراتها بشأن سياسات وممارسات الايكالو المتعلقة بحماية البيئة ، توحيدها في قرار واحد .

وتحتوي هذه الورقة على النسخة الأخيرة من ذلك القرار الذي يحمل رقم ٣٢-٨ ، والذي اعتمده الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية في عام ١٩٩٨ .

وتتضمن أجزاء القرار الذي يحتمل الإشارة إليها أثناء الندوة ما يلي :

المرفق (د) - القيود التشغيلية المحتمل فرضها على الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز مستويات الضوضاء الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر

المرفق (و) - أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي العلوي

المرفق (ح) - الرسوم والضرائب البيئية

والجدير بالذكر أن المجلس سينظر في ادخال بعض التعديلات على القرار ٢٣-٨ لتقديمه الى الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية ، وذلك في ضوء النتائج التي توصل إليها الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران .

القرار ٣٢-٨ : بيان موحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة

ولما كان من المستصوب توحيد قرارات الجمعية العمومية بسياسات المنظمة وممارساتها في مجال حماية البيئة ، وذلك تيسيرا لتنفيذها وتطبيقها العملي من خلال جعل نصوصها أقرب الى متناول اليد ، وأيسر على الفهم ، وأفضل تنظيما من الناحية المنطقية .

ولما كانت الجمعية العمومية قررت بموجب قرارها ٣١-١١ أن تعتمد في كل دورة عادية لها بيانا موحدًا بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة .

فان الجمعية العمومية :

١- *تقرر* أن المرفقات بهذا القرار تشكل البيان الموحد بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة ، وهو البيان المنقح في ضوء السياسات القائمة عند ختام الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية .

٢- *تطلب الى* المجلس أن يقدم الى الجمعية العمومية في كافة دوراتها العادية بيانا موحدًا بسياسات الايكاو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة بغية استعراضه .

٣- *تعلن* أن هذا القرار يلغى القرار ٣١-١١ ويحل محله .

المرفق (أ)

السياسات العامة

ولما كانت ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي تنص على أن " تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه ... " ، وتنص المادة (٤٤) من تلك الاتفاقية على أنه يجب على المنظمة "العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل ... تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوى يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد" .

ولما كان من الممكن تقليل العديد من الآثار الضارة للطيران المدني على البيئة ، بتطبيق تدابير متكاملة تتضمن التحسينات التكنولوجية والاجراءات التشغيلية الملائمة ، والتنظيم السليم للحركة الجوية ، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات ومراقبة استعمال الأراضي .

ولما كانت منظمات دولية أخرى بدأت تقوم بنشاطات تتعلق بسياسات بيئية تؤثر في النقل الجوي .

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

ولما كانت المنظمة عازمة على التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى ، حسب الضرورة ، بما في ذلك المشاركة المحتملة في المشروعات التي يمولها صندوق الأمم المتحدة للبيئة .

فان الجمعية العمومية :

- ١- **تعلمن** أن الايكو تدرک الآثار الضارة بالبيئة والتي قد تكون متعلقة بنشاط الطيران المدني ، وأنها ستستمر في أخذها في الحسبان ، وأنها تدرک مسؤوليتها ومسؤولية دولها المتعاقدة عن تحقيق أقصى درجة من التوافق بين التطور الأمن والمنظم للطيران المدني من ناحية ونوعية البيئة من ناحية أخرى .
- ٢- **تطلب** الى المجلس أن يستمر في بحث جميع مسائل الطيران المتعلقة بالبيئة ، وأن يحتفظ بزمام المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن كل هذه المسائل ، وألا يترك زمام هذه المبادرات لمنظمات أخرى .
- ٣- **تدعو** الدول الى أن تواصل تقديم دعمها الفعال في جميع المناسبات الملائمة الى أنشطة المنظمة في مجال البيئة .
- ٤- **تصرح** للمجلس الدخول في ترتيبات تعاونية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، ، اذا رأى المجلس أن هذا من الأمور المرغوب فيها ، لتنفيذ مشروعات البيئة الممولة من صندوق الأمم المتحدة للبيئة .
- ٥- **تحث** الدول على الامتناع عن اتخاذ أي اجراءات انفرادية في مجال البيئة من شأنها أن تلحق الضرر بتطور الطيران المدني الدولي .

المرفق (ب)

وضع القواعد القياسية وأساليب العمل

والاجراءات الموصى بها و/أو المواد الارشادية بشأن نوعية البيئة

لما كان دليل التخطيط العام للمطارات الذي نشرته الايكو ينص على أنه ينبغي للمخططين لدى قيامهم بالتخطيط طويل الأجل للمطارات ، بما في ذلك توسيع المطارات القائمة ، أن يقدروا الأثر المحتمل للخطط المقترحة على البيئة المحيطة بالمطارات .

ولما كان التوافق بين المطار وبيئته يمثل أحد العناصر التي يجب أخذها في الاعتبار في تخطيط النظم على الأجل الطويل .

ولما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات بالقرب من مطارات كثيرة في العالم ما زالت تثير القلق العام وتتطلب اتخاذ اجراء ملائم بشأنها .

ولما كان المجلس قد اعتمد المجلد الأول من الملحق السادس عشر بعنوان : "ضوضاء الطائرات" ، الذي يشتمل على قواعد قياسية للترخيص بمستويات الضوضاء للطائرات دون الصوتية في المستقبل (باستثناء الطائرات قصيرة الاقلاع والهبوط والطائرات عمودية الاقلاع والهبوط) ، وأنه أخطر الدول المتعاقدة بذلك .

ولما كان تطوير الطيران في المستقبل قد يزيد من مشكلة الضوضاء وتفاقمها ما لم يتخذ اجراء للتخفيف من حدة الوضع .

ولما كان تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة ، بالرغم من عدم فهمه بصورة كاملة ، يعد مصدرا للقلق .

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

ولما كان المجلس قد أنشأ لجنة معنية بحماية البيئة في مجال الطيران لتساعده على وضع مزيد من القواعد القياسية وأساليب العمل والاجراءات الموصى بها و/أو المواد الارشادية لضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات .

واند تحيط علما بالمرفق (ف) من القرار ٣٢-١٤ ، الذي يوجه عناية منتجي ومستثمري الطائرات الى ضرورة تصميم الأجيال المقبلة من الطائرات بحيث تصبح قادرة على الطيران بكفاءة من المطارات المستعملة لتشغيل الطائرات النفاثة من الجيل الحالي واحداث أقل اضطراب ممكن للبيئة .

فان الجمعية العمومية :

١- **تطلب** الى المجلس ، بمساعدة وتعاون هيئات المنظمة الأخرى والمنظمات الدولية الأخرى ، أن يواصل بقوة أعماله الخاصة بوضع القواعد القياسية وأساليب العمل والاجراءات الموصى بها و/أو المواد الارشادية التي تعالج تأثير الطيران على البيئة .

٢- **تطلب** الى المجلس ضمان مواصلة لجنة الايكاو المعنية بحماية بيئة الطيران لبرنامج عملها في مجالات مسائل الضوضاء والانبعاثات على نحو السرعة من أجل وضع حلول ملائمة في أسرع وقت ممكن .

٣- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة أو الممثلة بأقل من المستوى المستصوب في لجنة الايكاو المعنية بحماية بيئة الطيران أن تشارك في عمل تلك اللجنة .

٤- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تعتمد ، كلما كان ذلك ملائما ، الأحكام التي وضعتها الايكاو عملا بالفقرة (١) من هذا المرفق .

المرفق (ج)

السياسة والبرامج الوطنية الرامية الى تخفيف مشكلات ضوضاء الطائرات

لما كانت شدة مشكلة ضوضاء الطائرات في بعض المناطق ، ومن بينها كثير من المطارات الدولية المزدهمة ، قد أدت الى اتخاذ تدابير مثل حظر الطيران في ساعات معينة ، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو انشاء مطارات جديدة .

ولما كان وضع السياسات والبرامج على المستوى الوطني للتخفيف من الضوضاء في الطيران المدني الدولي يمكن أن يسفر عن اختلافات واسعة بين هذه الخطط .

ولما كانت الايكاو قد قبلت المسؤولية الكاملة عن السعي الى 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 تضطلع حاليا ببرنامج شامل لخفض ضوضاء الطائرات عند المصدر ، والتشجيع على التخطيط السليم لاستعمال الأراضي ، واعداد استراتيجيات فعالة للتخفيف من الضوضاء في المطارات .

وإذ تشير الى الفقرة (٤) من منطوق القرار ٢٧-١١ بشأن امكانية تخفيف قيود التشغيل المفروضة على الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث من الملحق السادس عشر .

فان الجمعية العمومية :

- ١- *تناشد جميع الدول المتعاقدة في الايكاو والمنظمات الدولية أن تعترف بالدور القيادي للايكاو في التعامل مع مشكلات ضوضاء الطائرات .*
- ٢- *تدعو الدول الى أن تواصل اعلام المجلس بسياساتها وبرامجها المتعلقة بالحد من مشكلة ضوضاء الطائرات في الطيران المدني الدولي .*
- ٣- *تطلب الى الدول المتعاقدة أن تعمل معا على نحو وثيق لتحقيق أقصى قدر من التوافق بين البرامج والخطط والسياسات .*
- ٤- *تكلف المجلس بأن يستمر في اعطاء الاهتمام الشديد لحل هذه المشكلة بالغة التعقيد .*

المرفق (د)

القيود التشغيلية المحتمل فرضها على الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز مستويات الضوضاء الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر

لما كانت قواعد الترخيص بمستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية محددة في الفصلين الثاني والثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر .

ولما كانت هناك مشكلات بيئية مستمرة تعزى الى ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لكثير من المطارات الدولية .

ولما كانت بعض الدول تفكر بالتالي في فرض قيود على عمليات الطائرات التي تتجاوز مستويات الضوضاء الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر .

وإذ تدرك أن القواعد القياسية الموضوعية بخصوص الضوضاء في الملحق السادس عشر لم يكن القصد منها فرض قيود على تشغيل الطائرات .

وإذ تدرك أن فرض قيود على تشغيل الطائرات الحالية من شأنه أن يزيد من تكاليف شركات الطيران وأن يلقي عبئا اقتصاديا ثقيلًا لا سيما على شركات الطيران التي تعوزها الموارد المالية اللازمة لاعادة تجهيز أساطيلها .

وإذ تعتبر أن حل المشاكل التي تنسب الى ضوضاء الطائرات يجب أن يستند الى الادراك العام بالمصاعب التي تواجهها الدول ، والى تحقيق توازن بين شواغلها المختلفة .

فان الجمعية العمومية :

- ١- *تحث الدول على ألا تفرض أي قيود جديدة على تشغيل الطائرات التي تتجاوز مستويات الضوضاء الواردة في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ، قبل أن تنتظر فيما يلي :*

- (أ) ما اذا كان الانقضاء العادي لأجل الأساطيل القائمة من هذه الطائرات سيوفر الحماية الضرورية من الضوضاء حول مطاراتها .
- (ب) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية اما بوضع ضوابط تنظيمية تمنع المستثمرين الجويين التابعين لها من اضافة أي طائرات كهذه الى أساطيلهم ، سواء بالشراء أو بالاستئجار أو بالتبادل ، واما بوضع حوافز للاسراع بتحديث الأساطيل .
- (ج) ما اذا كان يمكن تحقيق الحماية الضرورية بقيود يقتصر فرضها على المطارات والمدارج التي اعتبرت هذه الدول مثيرة لمشكلات الضوضاء أو أعلنت أنها مثيرة لمشكلات الضوضاء، وعلى الفترات الزمنية التي تسبب الضوضاء فيها أكبر ازعاج .
- (د) ما يترتب على أي قيود من آثار على الدول المعنية الأخرى ، واستشارة هذه الدول ، واشعارها بنواياها قبل زمن معقول .

٢- **تحث** الدول التي تقرر ، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار ، فرض قيود على تشغيل الطائرات التي نفي بمعايير شهادة الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر ولكنها تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ، تحثها على القيام بما يلي :

- (أ) أن تصيغ أي قيود بحيث يمكن سحب الطائرات التابعة لكل مستثمر جوى والمستوفية لشروط الفصل الثاني وتطير حاليا الى أقاليمها ، سحبها من عمليات الطيران تدريجيا على مدى فترة من الزمن لا تقل عن سبع سنوات .
- (ب) ألا تبدأ الفترة المذكورة أعلاه للتطبيق التدريجي للقيود قبل أول ابريل ١٩٩٥ .
- (ج) ألا تقيد قبل انتهاء فترة التطبيق التدريجي للقيود عمليات أي طائرة قبل مرور ٢٥ سنة على تاريخ اصدار أول شهادة صلاحية لها .
- (د) ألا تقيد قبل انتهاء فترة التطبيق التدريجي للقيود عمليات أي طائرة عريضة الجسم موجودة حاليا ، أو أي طائرة مزودة بمحركات تكون نسبة التجاوز الجانبي فيها عالية .
- (هـ) أن تفرض أي قيود لا تتعارض مع مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو ، بما يتيح للناقلين الأجانب معاملة تفصيلية مساوية على الأقل للمعاملة التي تمنحها لناقليها في نفس المطارات .
- (و) أن تبلغ الايكاو وجميع الدول المعنية بكل القيود المفروضة .

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

- (أ) تخفيف عبء الضوضاء على المجتمعات الواقعة حول المطارات دون فرض معاناة اقتصادية شديدة على مستثمري الطائرات .

ب) اعطاء الاعتبار لمشكلات المستثمرين التابعين للبلدان النامية فيما يخص الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني والمسجلة لديها حاليا ، حيث لا يمكن تبديلها قبل نهاية فترة التطبيق التدريجي للقيود ، بشرط تقديم ما يثبت وجود طلب شراء أو عقد استئجار للاستعاضة عن هذه الطائرات بطائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث ، وبشرط تمام قبول أول تاريخ لتسليم الطائرات .

٤- **تحث** الدول على ألا تفرض أي قيود على تشغيل الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث اذا صدرت قواعد قياسية جديدة للترخيص بمستويات للوضاء أكثر صرامة من القواعد الواردة في الفصل الثالث بالمجلد الأول من الملحق السادس عشر .

٥- **تحث** المجلس على أن يشجع الدول على وضع نهج متكامل لحل مشكلة ضوضاء الطائرات ، وتحث الدول على وضع هذا النهج بما في ذلك اجراءات تخطيط استعمال الأراضي المحيطة بالمطارات الدولية ، بما يقلل الى أدنى حد من التأثير الضار الذي تسببه ضوضاء الطائرات للمناطق السكنية أو الصناعية أو غيرها من استعمالات الأراضي .

٦- **تحث** كذلك الدول على أن تساعد مستثمري الطائرات في جهودهم الرامية الى الاسراع بتحديث أساطيلهم بما يزيل العقبات ويسمح لجميع الدول الحصول ، سواء بالاستئجار أو بالشراء ، على طائرات مستوفية لشروط الفصل الثالث ، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية متعددة الأطراف كلما كان ذلك ملائما .

المرفق (هـ)

قيود التشغيل المفروضة محليا على أساس خصائص ضوضاء الطائرات وانبعاثات المحركات

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفاثة دون الصوتية وانبعاثات محركاتها مقرررة في المجلدين الأول والثاني من الملحق السادس عشر .

ولما كانت هذه القواعد لا تهدف الى فرض معايير جديدة على تشغيل الطائرات .

وبما أن بعض القيود المحلية على التشغيل تعد وتفرض على أساس خصائص الضوضاء أو انبعاثات المحركات .

وإن تدرك أن هذه القيود المستقلة الى حد كبير تتخطى اطار السياسة الوارد في المرفق (د) من هذا القرار وغير ذلك من الخطوط الارشادية التي وضعتها الايكاو في هذا الشأن .

فإن الجمعية العمومية تحث الدول على التأكد ، كلما كان ذلك ممكنا ، من أن اعتماد أي قيود تشغيلية محلية على أساس خصائص ضوضاء الطائرات أو انبعاثات محركاتها لا يتم الا اذا كان هذا الاجراء مدعوما بتقييم مسبق لجميع الآثار الضارة الممكنة .

المرفق (و)

أثر الطيران المدني على البيئة في الغلاف الجوي العلوي

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

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

ولما كان مدى اسهام الطيران المدني في هذه المشكلات لا يزال قيد الدراسة ، ومن الضروري أن يستند وضع السياسة التي ستتبع في هذا الأمر الى معلومات كاملة ودقيقة الى أقصى حد ممكن .

ولما كان من الضروري لتحديد مدى اسهام الطيران المدني في هذه المشكلات أن تتعاون المنظمة مع غيرها من المنظمات الدولية ، وذلك بسبب الطابع المتعدد القطاعات والعالمي لهذه المشكلات وكثرة الأفرع العالمية التي تنطوي عليها .

ولما كان هناك اعتراف بأن الايكاو هي المنظمة الدولية المسؤولة في المقام الأول عن تقديم معلومات عمليات الطيران المدني في جميع أنحاء العالم وعن وضع ارشادات السياسة بشأن الوسائل الممكنة للتقليل من أي آثار غير مرغوب فيها للطيران المدني الدولي على البيئة .

ولما كان بروتوكول كيوتو ، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في الاتفاقية الاطارية للأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ، يطلب من الدول المتقدمة بالسعي الى تحديد أو تخفيض غازات الدفيئة من " أنواع وقود الطائرات " ، وذلك بالعمل من خلال الايكاو .

ولما كان المرفق (أ) بهذا القرار يطلب الى المجلس أن يحتفظ بزمam المبادرة في اعداد ارشادات السياسة بشأن جميع أمور الطيران المتعلقة بالبيئة ، وألا يترك هذه المبادرة لمنظمات أخرى .

فان الجمعية العمومية :

١- **تطلب** الى المجلس أن يتعاون بشكل وثيق مع المنظمات الأخرى المعنية بتحديد المشكلات البيئية في الغلاف الجوي العلوي .

٢- **ترحب** بالقرار الذي اتخذه فريق الخبراء الحكوميين المعنى بتغيير المناخ ، بطلب من الايكاو ، بشأن اعداد تقرير خاص عن الطيران والغلاف الجوي العالمي ، بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال وبمشاركة الايكاو .

٣- **تطلب** الى المجلس أن يتعاون بصورة وثيقة مع المنظمات الأخرى المعنية بوضع السياسات في هذا المجال ، ولا سيما مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيير المناخ .

٤- **تطلب** الى المجلس ، من خلال اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران ، القيام بدراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني أو خفض هذه الانبعاثات ، مع مراعاة النتائج المتضمنة في التقرير الخاص الصادر عن فريق الخبراء الحكوميين المعنى بتغيير المناخ ، وأحكام بروتوكول كيوتو ، وأن يقدم تقريراً عن ذلك الى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية .

٥- **تدعو** الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الى الاستمرار في اعلام الايكاو بما يطرأ من تطورات في هذا المجال .

المرفق (ز)

الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقعة الصوتية

لما كانت التدابير قد اتخذت ، منذ ادخال الطائرات الأسرع من الصوت في الخدمة التجارية ، لتجنب نشوء أوضاع غير مقبولة لعامة الناس بسبب الفرقعة الصوتية ، والآثار الضارة على الأشخاص والممتلكات في البر والبحر التي يتسبب فيها تضخيم الفرقعة الصوتية .

ولما كانت الدول القائمة بتصنيع هذه الطائرات الأسرع من الصوت ، مستمرة بالإضافة الى دول أخرى في اجراء بحوث على الآثار الجسمانية والفسولوجية والاجتماعية للفرقة الصوتية .

فان الجمعية العمومية :

١- *تؤكد من جديد* على الأهمية التي تعلقها على ضرورة عدم نشوء وضع غير مقبول لعامة الناس بفعل الفرقعة الصوتية الناتجة عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت تجاريا .

٢- *تكلف* المجلس ، في ضوء المعلومات المتوفرة ، وبالاستعانة بالأجهزة الملائمة ، باستعراض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة ، للتأكد من أنها تأخذ في الحسبان المشاكل التي قد تنتج بالنسبة لعامة الناس عن تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت ، وبتخاذ الاجراءات اللازمة ، خاصة فيما يتعلق بالفرقة الصوتية ، للتوصل الى اتفاق دولي على قياس الفرقعة الصوتية ، وتعريف المصطلحات الكمية أو الكيفية لعبارة " أوضاع غير مقبولة لعامة الناس " ، وتقرير الحدود المقابلة .

٣- *تدعو* الدول التي تقوم بتصنيع طائرات أسرع من الصوت الى تزويد الايكاو في الوقت المناسب باقتراحات حول طريقة تطبيق المواصفات الموضوعية من جانب الايكاو .

المرفق (ح)

الرسوم والضرائب البيئية

لما كان هناك ، في السنوات الأخيرة ، اعتراف متزايد من جانب الحكومات بالحاجة الى قيام قطاع اقتصادي بدفع التكلفة الكاملة للضرر البيئي الذي يتسبب فيه ، وأن موضوع فرض الرسوم والضرائب البيئية على النقل الجوي قد أثير ، على سبيل المثال ، في سياق مكافحة انبعاثات غازات الدفيئة .

ولما كانت سياسات الايكاو تميز بين الرسم والضريبة ، من حيث أنها تعتبر الرسوم جبايات الغرض منها تعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني ، بينما تفرض الضرائب لزيادة الدخل العام للحكومة الوطنية والحكومة المحلية ، وهو الدخل الذي يستخدم في غير أغراض الطيران .

ولما كانت المادة ١٥ من اتفاقية الطيران المدني الدولي تضم أحكاما تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة ، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز ، وأن الايكاو أعدت ارشادات سياسية للدول بشأن الرسوم (بيانان من المجلس الى الدول المتعاقدة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية ، الوثيقة ٩٠١٢) بما في ذلك ارشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء .

ولما كانت الايكاو قد أعدت ارشادات سياسية منفصلة بشأن الضرائب (سياسات الايكاو بشأن الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي ، الوثيقة ٨٦٣٢) ، توصى - ضمن جملة أمور - بالاعفاء المتبادل من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المحمول على متن الطائرات فيما يخص خدمات النقل الجوي الدولي ، وهي السياسة المنفذة عمليا من خلال اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية ، وتدعو أيضا الدول الى خفض أو الغاء الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي ، الى أقصى حد ممكن .

وانه ترحب باعتماد المجلس في ٩/١٢/١٩٩٦ لبيان سياسة مؤقتة ، في صورة قرار ، وذلك لايضاح موقف الايكاو بشأن الرسوم والضرائب المتصلة بالانبعاثات ، ويوصى فيه المجلس بشدة بأن أيا من تلك الجبايات يجب أن تكون في صورة رسوم وليس ضرائب .

وانه تلاحظ ان المجلس تلقى تقريرا أوليا من لجنته المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بشأن الخيارات المحتملة المتعلقة بالجبايات المتصلة بالانبعاثات (الرسوم أو الضرائب) وأنه طلب من هذه اللجنة ، عند اجراء المزيد من العمل حول هذا الموضوع ، أن تركز على جباية الطريق أو الجباية الكاملة لمعالجة الانبعاثات العالمية ، مع الأخذ في الحسبان بسياسة الايكاو بشأن الاعفاء المتبادل من الضرائب المفروضة على وقود الطيران ، وعلى جباية المطارات بشأن الانبعاثات المحلية ، وعلى الخيارات الأخرى القائمة على الأسواق مثل تداول الانبعاثات .

فان الجمعية العمومية :

١- **تطلب** من المجلس القيام بما يلي :

- (أ) أن يضمن تحديث الارشادات بشأن الرسوم المتصلة بالوضوء المتضمنة في الوثيقة رقم ٩٠٨٢ وتأمين استجابتها لمتطلبات الدول .
- (ب) أن يستمر في بحث مسألة الجبايات المتصلة بالانبعاثات ، بهدف التوصل الى نتيجة ، قبل الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية ، بشأن الارشادات التي يتعين تقديمها الى الدول .

٢- **تحث** الدول على ما يلي :

- (أ) أن تتبع ارشادات المجلس الحالية بشأن الرسوم المتصلة بالوضوء والجبايات المتعلقة بالانبعاثات .
- (ب) الامتناع عن اتخاذ اجراء من طرف واحد لتطبيق جبايات متصلة بالانبعاثات تتنافى مع الارشادات المرئية الحالية قبل اكمال الأعمال المشار اليها في الفقرة ١ (ب) أعلاه .
- (ج) أن تواصل اطلاع المجلس بشأن التطورات المهمة في هذا المجال .

— انتهى —