



الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون

تقرير اللجنة التنفيذية

عن

البند ١٧ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

وافقت اللجنة التنفيذية على التقرير المرفق عن البند ١٧ من جدول الأعمال. وتوصي الجلسة العامة
باعتقاد القرار ١/١٧.

ملاحظة — بعد إزاحة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ١٧ من جدول الأعمال:

١-١٧ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلساتها الثالثة والرابعة و...، في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرحلية من المجلس عن عمل المنظمة الفني بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها (WP/21 and WP/26) وعن المسائل المتعلقة بتغير المناخ (WP/22 و WP/23 والتصويب رقم ١ و WP/25 و WP/27). واستنادا إلى هذه التقارير المرحلية، نظرت اللجنة التنفيذية في اقتراح المجلس الذي يحدّث المرفقات من (أ) إلى (ح) لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي (WP/24 والتصويب رقم ١)، واقتراح من الأمين العام يستعيز عن المرفقات من (ط) إلى (ل) من قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغير المناخ (WP/262). وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك ٢٠ ورقة مقدمة من دول ومراقبين: WPs/108, 109, 117, 174, 181, 185, 186, 187 (Revision No. 1), 188, 216, 217, 240, 241, 251, 270, 271 (Revision No. 1), 272, 275, 304 and 316.

١٧-٢ الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

١٧-٢-١ قدم المجلس تقريرا (WP/21) عن التقدم الذي أحرزته الايكاو منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن الطيران المدني والبيئة، بما في ذلك الأنشطة التي اضطلعت بها الأمانة العامة واللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران التابعة للمجلس.

١٧-٢-٢ أحاطت اللجنة علما بأن اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران و فرق خبرائها المختلفة واصلت الاضطلاع بمعظم الجوانب الفنية لعمل المنظمة في مجال البيئة وبأن اللجنة المذكورة اجتمعت في شباط/فبراير ٢٠١٠ (CAEP/8). وفي آذار/مارس، استعرض المجلس توصيات الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران ووافق عليها مع إبداء تعليقات.

١٧-٢-٣ أحرز تقدم كبير بصدد القواعد القياسية البيئية الجديدة لترخيص الطائرات. ووافق الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران على قواعد قياسية بشأن خفض الإنتاج والترخيص فيما يتعلق بأكاسيد النيتروجين (NO_x). والقواعد القياسية الجديدة لأكاسيد النيتروجين أكثر صرامة بنسبة تصل إلى ١٥٪ من القواعد القياسية لعام ٢٠٠٤ (الاجتماع السادس للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران). وتلقت تعليقات رسمية من الدول على هذه التحديثات وتحديثات فنية أخرى للملحق ١٦. وبعد استعراض المجلس لهذه التعليقات، من المتوقع اعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية الجديدة بحلول تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١.

١٧-٢-٤ تمشيا مع توصية اجتماع الايكاو الرفيع المستوى بشأن الطيران المدني وتغير المناخ بوضع قاعدة قياسية عالمية لثاني أكسيد الكربون لطرز الطائرات الجديدة، تضطلع اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بتحليلات بهدف التوصية بقاعدة قياسية لانبعاث ثاني أكسيد الكربون من الطائرات في عام ٢٠١٣. وتعمل اللجنة المذكورة أيضا على وضع قواعد قياسية لانبعاثات الجسيمات غير المتطايرة وتقييم عدة تصورات للصرامة إزاء الضوضاء.

١٧-٢-٥ في ضوء احتمال تقليل الانبعاثات الكبيرة المتعلقة بكل من نوعية الهواء المحلي وتغير المناخ العالمي من المبادرات التشغيلية، أحرزت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران تقدما كبيرا في تحديث المعلومات الواردة في الكتاب الدوري للايكاو رقم ٣٠٣ المعنون — *Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions* — فيما يتعلق بالتدابير التشغيلية المتخذة. ومن المتوقع الانتهاء من العمل المتبقي بحلول عام ٢٠١٣.

١٧-٢-٦ فيما يتعلق بتحديد هدفين متوسط الأجل (١٠ سنوات) وطويل الأجل (٢٠ سنة) للتكنولوجيا باستخدام عملية الخبراء المستقلين، اعتمد الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران أهدافا لخفض الضوضاء كما استعرض تقدم الصناعة لبلوغ أهداف تخفيض أكاسيد النتروجين المحددة في عام ٢٠٠٧. وتجري أنشطة لتحديد أهداف للعمليات وتكنولوجيا تخفيض حرق الوقود. وأحرز أيضا تقدم في أنشطة أخرى، مثل الانتهاء من خمس دراسات عن التدابير القائمة على آليات السوق. وبالمثل، استمر اتصال الأيكاو بهيئات الأمم المتحدة الأخرى ومنظمات وضع المعايير، مثل جمعية مهندسي المحركات الدولية. وعُقدت في أيار/مايو ٢٠١٠ ندوة بيئية عن الطيران وتغير المناخ وأصدر التقرير البيئي لعام ٢٠١٠.

١٧-٢-٧ دُعيت اللجنة لدعم العمل المستمر للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران والأمانة العامة للإيكاو بشأن المسائل المتعلقة بالطيران المدني والبيئة ولاعتبار المعلومات الواردة في ورقة العمل WP/21 مرجعا لتحديث قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢.

١٧-٢-٨ طلبت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية أيضا أن يقيم المجلس بانتظام التأثير الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها وأن يواصل إعداد أدوات لهذا الغرض. ووافقت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران على أدوات تتيح النظر في العلاقات المتبادلة بين ضوضاء الطائرات والانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي، والانبعاثات التي تؤثر على المناخ العالمي. واستخدمت هذه الأدوات لتقييم تصورات في كل من تلك المجالات لسنة ٢٠٠٦ الأساسية وللبنات القادمة ٢٠١٦ و ٢٠٢٦ و ٢٠٣٦، حسب ما هو منصوص عليه في ورقة العمل WP/26. وتضمن تحليل لحرق الوقود في رحلة جوية كاملة النظر أيضا في سنة ٢٠٥٠. واستندت عمليات التقييم إلى تنبؤات غير مفيدة ولم تتنظر في آثار أنواع الوقود البديلة.

١٧-٢-٩ بالأرقام المطلقة، من المتوقع أن يزداد مجموع سكان العالم المعرضين لضوضاء الطائرات، ومجموع انبعاثات الطائرات في العالم التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي، ومجموع انبعاثات الطائرات في العالم التي تؤثر على المناخ العالمي. غير أنه من المنتبأ به أن يزداد أثر ضوضاء وانبعاثات الطيران بمعدل أبطأ من الطلب على السفر جوا وعلى أساس الرحلة الجوية، ومن المتوقع أن تتحسن الكفاءة طوال الفترة.

١٧-٢-١٠ دُعيت اللجنة لقبول الاتجاهات البيئية العالمية المعروضة في الورقة كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل البيئية خلال هذه الدورة للجمعية العمومية، ولأن تطلب من المجلس أن يستمر في عمله في هذا المجال بدعم من الدول ولضمان تزويد الدورة القادمة للجمعية العمومية بتقييم محدث للاتجاهات البيئية العالمية، وللنظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة من أجل تحديث قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢.

١٧-٢-١١ طلب قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ من المجلس أن يعرض على نظر كل دورة تعقدها الجمعية العمومية بيانا موحدًا بسياسات وممارسات الأيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة. وفي ورقة العمل WP/24 والتصويب رقم ١، قدم المجلس مشروع نص للمرفقات من (أ) إلى (ح) للقرار ٣٦-٢٢، مع تحديثها لتعبر عن التطورات منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية، وخاصة التطورات من الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران. وجرت الإحاطة علما بإدخال تغيير على المرفقات (أ) و(ب) و(ج) و(و) و(ح) فقط. وأحيط علما أيضا بأن المعلومات عن التقدم الذي أحرزته المنظمة في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ، والمعلومات الوقائية ذات الصلة بتحديث المرفقات من (ط) إلى (ل) للقرار، معروضة في ورقة العمل WP/25.

١٧-٢-١٢ في ورقة العمل WP/270، استعرضت الهند مسألة حظر الطيران ليلا في بعض أجزاء العالم وتأثيرها على العمليات في أجزاء أخرى من العالم. ووصفت الآثار الاقتصادية والبيئية المحتملة لعمليات حظر الطيران ليلا على شركات الطيران وعلى المجتمعات المحلية حول المطارات وعلى الجمهور بصفة عامة. وطلب أن ينظر المجلس من جديد في هذه المسألة متبعا نهجا أكثر شمولا.

١٧-٢-١٣ في ورقة العمل WP/108، أقرت بلجيكا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، بأهمية التطور الاقتصادي للطيران، مع الاعتراف في الوقت ذاته بالتحديات البيئية التي يطرحها نمو الطيران. وتؤيد أوروبا تأييدا كاملا جهود الايكو لمعالجة المسائل البيئية للطيران مع مراعاة أوجه التكافل وتدعم نهج الايكو المتوازن لإدارة الضوضاء. وأوروبا على استعداد لأن تكون بناءة ولأن تعمل مع جميع أصحاب المصلحة في حماية البيئة.

١٧-٢-١٤ فيما يتعلق بورقة العمل WP/270، أخطرت الأمانة العامة للاجتماع بأنه، نتيجة لمناقشة مشابهة خلال الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكو، كلفت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بإجراء دراسة عن حالات حظر الضوضاء مع التركيز على المسائل الفنية البيئية. وأكملت اللجنة المذكورة هذه الدراسة في شباط/فبراير ٢٠١٠ وعرضت استنتاجات الدراسة ووافق عليها مجلس الايكو في نيسان/أبريل ٢٠١٠. وخلصت الدراسة إلى أنه، في حين أن عمليات الحظر الأوروبية قد تكون عاملا يسهم في تسبب تحركات الطائرات ليلا في بعض مطارات دراسة الحالات، من المحتمل أنه يوجد عدد من العوامل المؤثرة الأخرى مثل المناطق الزمنية واقتصاديات شركات الطيران وطلب الركاب. ووافق الاجتماع الثامن للجنة المذكورة على أن المسائل الفنية تم تناولها تماما. وسينجم عن أي طلب لتوسيع نطاق هذا العمل في اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران عن تحويل الموارد من المهام الأخرى التي تحظى بدرجة عالية من الأولوية مثل وضع القواعد القياسية الجديدة، بما في ذلك القواعد القياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات.

١٧-٢-١٥ أعربت عدة دول عن تأييدها لاقتراح الهند إجراء مزيد من الدراسات عن عمليات حظر الضوضاء. ولاحظت إحدى الدول أنه عندما فرضت عمليات الحظر في البداية، كانت طائرات مثل DC-8 وB707 في الخدمة. ومنذ ذلك الحين، أصبحت الطائرات أقل ضوضاء إلى حد بعيد وينبغي أن يعاد النظر في عمليات حظر الطيران. ويؤثر استمرار عمليات حظر الضوضاء في بعض أنحاء العالم على البلدان النامية في أمريكا اللاتينية وأفريقيا. وذكرت أيضا علاقة بمسألة تخصيص الخانات الزمنية بالمطارات التي بها عمليات حظر، حيث تلغى نسبة مئوية كبيرة من السعة بسبب عدم قدرة المطارات على العمل ليلا. ويؤدي هذا أيضا إلى اكتظاظ الحركة خلال ساعات النهار.

١٧-٢-١٦ اتخذت بعض الدول الأخرى موقف أنه لا يوجد مسوغ للمزيد من العمل بشأن عمليات الحظر في ضوء الدراسة التي أجرتها اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران. وجرى إبراز الوضع في بعض المطارات الكبيرة جدا، حيث قد يكون هناك إقلاع أو هبوط كل ثلاثين ثانية. ومثل هذه الحركة، في حين أنها تسهل الحركة الجوية العالمية وذات أهمية بالغة للاقتصاد العالمي، إلا أنها تثير مسائل متعلقة بنوعية حياة المجتمعات المحلية حول المطارات. ولهذا السبب، من الضروري إتباع نهج يحقق التوازن بين المنافع الاقتصادية والإنمائية وبين التأثيرات البيئية. وأي مسألة كهذه ينبغي معالجتها عن طريق ترتيبات بين الدول، إذا حدث ذلك على الإطلاق.

١٧-٢-١٧ أحاط مراقب، كان مشتركا بتعمق في أعمال اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بشأن عمليات حظر الضوضاء، الاجتماع علما بأن دراسة اللجنة المذكورة نظرت في المسائل البيئية فقط ولم تتطرق للمسائل الاقتصادية والسياسية. وكما لوحظ في وقت سابق، فإن سبب التحركات الليلية في مطارات دراسات الحالات تم تحديده على أنه ليس فقط عمليات حظر الضوضاء في مطارات المقصد. وبدلا من ذلك، شملت الأسباب اقتصاديات المشغلين والمناطق الزمنية وراحة الركاب وعوامل أخرى. ووجد أيضا أن المدى الذي تبلغه هذه المشكلة يتوقف إلى حد بعيد على أزواج المدن.

١٧-٢-١٨ أخذ الرئيس علما بتوافق الآراء في الاجتماع على إحالة هذه المسألة إلى مجلس الايكو للنظر فيها. وفي حين لاحظت الهند، بوصفها مقدمة الاقتراح، القيود على الموارد التي وصفتها الأمانة العامة، عرضت تقديم الموارد اللازمة لأي دراسات إضافية عن عمليات الحظر.

١٧-٢-١٩ لاحظت إحدى الدول الأعضاء التأثير السلبي المحتمل للتدابير المتخذة من طرف واحد على البلدان النامية. وفي الماضي، بسبب القيود على ضوضاء الطائرات القديمة، عانت البلدان النامية ماليا لعدم قدرة مشغليها على استبدال الطائرات في أساطيلهم. ولا يعود من الممكن تشغيل الطائرات القديمة في الأقاليم ذات القيود، وهناك تكلفة تتحملها البلدان النامية بسبب تخفيض العمليات. ودور الايكاو هو تعزيز التعاون بين الدول وينبغي أخذ مصلحة جميع الدول في الحسبان. ويترتب على المادة ٢٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي أنه لا ينبغي اتخاذ إجراء من طرف واحد ولا ينبغي فرض رسوم وضرائب على البلدان النامية، ولا سيما تلك المتعلقة بالانبعاثات.

١٧-٢-٢٠ أحاطت اللجنة علما بانجازات اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران وتعليقات الدول والمراقبين.

١٧-٢-٢١ أعربت اللجنة عن ارتياحها لعمل اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران، وأيدت المضي في تطويرها، وقبلت المرفقات المقترحة من (أ) إلى (ح) للبيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي.

القرار ١/١٧ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - الأحكام العامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

لما كانت الجمعية العمومية قد قررت، بموجب قرارها ٣٦-٢٢، أن تواصل في كل دورة من دوراتها العادية اعتماد البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة،

ولما كان القرار ٣٦-٢٢، يتكون من نص تمهيدي وعدد من المرفقات بخصوص موضوعات محددة ولكن مترابطة،

وبالنظر إلى الحاجة إلى التعبير عن التطورات التي استجبت منذ الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات.

وبالنظر إلى الحاجة إلى إدراج سياسة محددة للايكاو لمعالجة تأثير الطيران على المناخ العالمي (القرار ١/١٧) : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ)، والشاغل المتزايد بشأن الطيران وتغير المناخ كجزء من سياسات وممارسات الايكاو المتعلقة بحماية البيئة.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه، مع القرار ١/١٧ : بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند اختتام الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية 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 وإدارة استخدام الأراضي
- المرفق (ز) — الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية
- المرفق (ح) — أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية سياسات وممارسات الإيكاو في مجال حماية البيئة لتستعرضها.

٣- **تعلمن** أن هذا القرار مع القرار ١٧/ : بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، يحل محل القرار ٣٦-٢٢.

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 وإيقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وأن المادة الرابعة والأربعين 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 والإجراءات التشغيلية الأكثر كفاءة، والاستخدام الملائم لآليات تخطيط المطارات، وتخطيط وإدارة واستخدام الأراضي، والتدابير القائمة على آليات السوق.

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

ولما كانت منظمات دولية أخرى تؤكد على أهمية السياسات البيئية التي تؤثر على 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 يؤديا دورا في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فرديا أو جماعيا على أساس إقليمي، المسائل الاقتصادية والمؤسسية المتعلقة بذلك.

ولما كان التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى مهما لإحراز 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- **تعلم** 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 أو خفض من عدد المتأثرين بوضواء الطائرات.

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

(ج) الحد أو خفض من 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 إعداد إرشادات للسياسة بشأن هذه المسائل تعترف بخطورة التحديات التي يواجهها القطاع.

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقيم بانتظام الوقع الحالي والمستقبلي لوضواء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات والاستمرار في إعداد أدوات لهذا الغرض.

٤- **تطلب** إلى المجلس إبقاء وتحديث المعرفة بمسألة الترابط والتبادل المتعلقة بالتدابير المؤدية إلى التخفيف من تأثيرات الطيران على البيئة بغية 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 الوقع والاتجاهات في الحاضر والمستقبل لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الإرشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، مثلاً من خلال تقديم التقارير المنتظمة والحلقات الدراسية.
- ٧- **تدعو** الدول إلى أن تواصل تقديم دعمها للنشاط 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 والبيانات 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

و/أو المواد 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 المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بتأثير انبعاثات الطائرات على البيئة على كل من المستويين المحلي والعالمي، يظل هذا التأثير مصدراً للقلق ويقتضي اتخاذ إجراءات ملائمة.

وإقراراً بأن ثمة أوجه ترابط متعلقة بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتصلة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

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.

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.

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 بدأ العمل في وضع واعتماد معيار لثاني أكسيد الكربون للطائرات وأحاط الدول المتعاقدة علما بهذا الإجراء.

ولما كانت الإرشادات السياسية من الايكاو بشأن تدابير معالجة الشواغل البيئية المتعلقة بضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها قد تم نشرها.

ولما كان المجلس قد اعتمد أهداف تكنولوجيا متوسطة وطويلة الأجل لخفض الضوضاء وأكاسيد النيتروجين مع إحراز تقدم كبير في تحقيق الأهداف التكنولوجية والتشغيلية لخفض حرق الطائرات للوقود.

فإن الجمعية العمومية:

١- **ترحب** بالفوائد المستمرة للقاعدة القياسية الجديدة الأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات لإدراجها في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٠٠٦/١/١ وبالعمل الذي بدئ في عام ٢٠١٠ بشأن تقييم تصورات من أجل قواعد أكثر تشددا للضوضاء.

٢- **ترحب** بنظر المجلس، في مايو ٢٠١٠، في القواعد القياسية الجديدة الأكثر تشددا لانبعاثات أكاسيد النيتروجين التي من المعترف أن تطبق في ٢٠١٣/١٢/٣١ فضلا عن النظر في وقف لإنتاج محركات الطائرات التي لا تفي بالقواعد القياسية الراهنة لانبعاثات أكاسيد النيتروجين من المعترف أن يطبق في ٢٠١٢/١٢/٣١

٣- **ترحب** بالخطة التي وافق عليها المجلس في مايو ٢٠١٠ لوضع قاعدة قياسية لثاني أكسيد الكربون للطائرات.

٤- **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.

٥- **ترحب** باعتماد المجلس في مايو ٢٠١٠ الأهداف التكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لخفض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها من أكاسيد النيتروجين.

٦- **تطلب** إلى المجلس أن يضع أهدافا تكنولوجية وتشغيلية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لاحتراق وقود الطائرات، إلى جانب أهداف أكاسيد النيتروجين وخفض الضوضاء التي وضعت مؤخرا، وذلك بمساعدة وتعاون الهيئات الأخرى في المنظمة والمنظمات الدولية الأخرى.

٧- **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.

٨- **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.

٩- **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.

١٠- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الملائمة، الأحكام التي وضعتها الإيكاو عملاً بالفقرة (٤) من هذا المرفق.

١١- **تطلب** إلى المجلس أن يواصل العمل في وضع سيناريوهات واستخدامها لتقييم تأثير انبعاثات الطيران على البيئة في المستقبل والتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى 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 إلى اتخاذ تدابير تقيد عمليات الطائرات، وأثارت معارضة قوية ضد توسيع المطارات الحالية أو إنشاء مطارات جديدة.

ولما كانت الإيكاو 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 إلى تحقيق مفهوم "النهج المتوازن" لتخفيض ضوضاء الطائرات ووضع إرشادات بشأن كيفية تنفيذ الدول لهذا النهج.

ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو 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 وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية وأقل التكاليف.

ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات يعد أداة أساسية لتضع الإيكاو 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 الإيكاو.

ولما كانت المواد الإرشادية التي أعدتها الإيكاو لمساعدة الدول على تنفيذ النهج المتوازن (إرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات (Doc 9829) قد تم تحديثها فيما بعد.

وإدراكا لضرورة موازنة حلول مشكلات الضوضاء مع الخصائص المحددة للمطارات المعنية، مما يستدعي إتباع نهج يختلف من مطار إلى آخر، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتماثلة في المطارات.

وإدراكا لإمكانية 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 واتفاقيات قائمة وقوانين سارية وسياسات ثابتة ذات صلة بهذا الموضوع قد تؤثر على تنفيذها "لنهج المتوازن" للايكافو.

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

وبالنظر إلى أن التحسينات التي أنجزتها مطارات كثيرة في مجال الضوضاء بالاستعاضة عن الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثاني (الطائرات التي استوفت 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 بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تتشهد** جميع الدول المتعاقدة لدى الايكافو، والمنظمات الدولية، أن تعترف بالدور القيادي للايكافو في معالجة مشكلات ضوضاء الطائرات.

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

(أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكافو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقيات 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- تشجيع الدول على ما يلي:

- (أ) تشجيع ودعم الدراسات وبرامج البحوث والتكنولوجيا الهادفة إلى تخفيض الضوضاء عند المصدر أو تخفيضها بأي وسيلة أخرى. مع مراعاة أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى.
- (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. مع وضع أوجه الترابط مع الشواغل البيئية الأخرى في الاعتبار.
- (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 مثلا.

٧- تشاءد الدول بتقديم 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 قيودا 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.

وإدراكا لأن القصد من قواعد الضوضاء الواردة في الملحق السادس عشر ليس فرض القيود التشغيلية على الطائرات. **وإدراكا** لأن القيود التشغيلية على الطائرات الحالية تزيد من تكاليف شركات الطيران وتفرض عبئا اقتصاديا تقريبا، 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 اعتبرتها 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 بزم من معقول.

٢- **تحث** الدول التي تقرر، بالرغم من الاعتبارات المذكورة في الفقرة الأولى من منطوق هذا القرار، سحب الطائرات التي تمتثل 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 حالياً 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 وضعتة الايكاو للسيطرة على الضوضاء ووفقاً للمرفقين (ج) و(هـ) بهذا القرار.

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

المرفق (هـ)

فرض القيود التشغيلية المحلية 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 محدودا لتحقيق مزيد من التخفيض للضوضاء عند المصدر، لأن التحسينات السابقة في تكنولوجيا خفض الضوضاء أصبحت تستوعب تدريجيا 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 تنظر تبعا لذلك في فرض قيود تشغيلية على بعض الطائرات الممتثلة 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، وان 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 بالملف الأول من الملحق السادس عشر قبل ما يلي:

أ) الانتهاء من سحب الطائرات التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المقررة في الفصل الثالث بالملف 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 بالملف 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 للملحق 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) إيلاغ الايكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرص أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات، التي تمثل 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 تمثل 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 الإجمالي للسكان المعرضين للضوضاء.

وبما أن من المهم الحفاظ على هذه التحسينات بأقصى ما يمكن لما فيها من مصلحة المجتمعات المحلية.

وإقرارا بأن القاعدة القياسية الجديدة التي أدرجت في الفصل الرابع من المجلد الأول من الملحق السادس عشر قد زادت الفرص أمام مشغلي الطائرات للاستعاضة عن طائراتهم بطائرات أقل ضوضاء.

وإدراكا لأن تنظيم استخدام الأراضي يشمل أنشطة تخطيط قد تدخل أساسا 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 مؤخرا.

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 التعديت 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 التعديت 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 الايكاو.

(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 الفرقعة الصوتية**

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

ولما كانت الدول القائمة بإنتاج هذه الطائرات الأسرع من الصوت، تواصل هي ودول أخرى إجراء البحوث عن الآثار الجسمانية والفسيولوجية 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 بالموصفات 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 أدلة هذا الأثر من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على السطح المحلي ونوعية الهواء الإقليمي أصبحت الآن أكثر إقناعاً.

وإقراراً بأن المجتمع العلمي يحسن فهم أوجه عدم التأكد المرتبطة بالتأثير من انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية من محركات الطائرات على المناخ العالمي.

وإقراراً بأنه توجد أوجه ترابط تتعلق بتصميم وعمليات الطائرات عند معالجة الشواغل المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي وتغير المناخ.

وإقراراً بأن الايكاو قد وضعت معايير فنية وعززت وضع إجراءات تشغيلية أدت إلى تخفيض كبير لثلاث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت ملوثات عديدة مثل السخام والهيدروكربونات غير المحروقة الصادرة عن محركات الطائرات تؤثر على نوعية الهواء المحلي والإقليمي قد شهدت انخفاضاً كبيراً خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كان التقدم المحرز مؤخراً في الإجراءات التشغيلية مثل عمليات النزول المستمر نتج عنه مزيد من تخفيض الانبعاثات من الطائرات.

ولما كان تقييم الاتجاهات في انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية والانبعاثات الغازية الأخرى من الطيران يبين ازدياداً في قيم الانبعاثات العالمية.

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

وإقرارا بالتقدم القوي المحرز في فهم آثار المكون غير المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية بينما تستمر الأعمال العلمية والفنية بشأن تقييم المكون المتطاير لانبعاثات المواد الجسيمية على نحو أفضل.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي والإقليمي هي جزء من الانبعاثات الإجمالية 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 الإجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في المنطقة قيد النظر.

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 إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات 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 وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإذ تلاحظ أن مجلس الايكاو قد نشر معلومات عن نظم إدارة الانبعاثات التي يستخدمها أصحاب المصلحة في الطيران.

وتلاحظ أن مجلس الايكاو قد أعد دليلا إرشاديا لنوعية هواء المطارات تم تحديثه في وقت لاحق.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران من المواد الجسيمية وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع المنظمات 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 وضع متطلبات لترخيص انبعاثات المواد الجسيمية غير المتطايرة مع مواصلة رصد التقدم في الفهم العلمي والفني للمكونات المتطايرة وغير المتطايرة لانبعاثات المواد الجسيمية.
- ٤- **تطلب** من المجلس أن يكفل المراعاة الواجبة لأوجه الترابط بين التدابير لتخفيض ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وكذلك على المناخ العالمي.
- ٥- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النروجين من الطائرات.
- ٦- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.
- ٧- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية والمواظبة على إبلاغ الايكاو بها.
- ٨- **ترحب** بوضع وترويج مواد إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف إكمال إرشادات نوعية هواء المطارات في عام ٢٠١١.
- ٩- **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.
- ١٠- **ترحب** بوضع الإرشادات بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي **وتطلب** من المجلس أن يواصل تحديث هذه الإرشادات **وتحث** الدول المتعاقدة على تداول المعلومات عن تنفيذ مثل هذه الرسوم.
- ١١- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وان تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي.