

الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧ : حماية البيئة

بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة

(المرفقات من (ب) إلى (ز))

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

(التفقيح رقم ١)

الملخص التنفيذي

وفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٥-٥، يقدم المجلس في هذه الورقة مسودة البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة. وتستند تلك المسودة الى قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥ بالمرفقات من (ب) إلى (ز) مع بعض التنقيحات في ضوء ما طرأ من التطورات التي استجذت منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية. ونشأت هذه التنقيحات من الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران ومن التطورات الناجمة عن التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى ومن الاستنتاجات العلمية لأعمال الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ. وتقدم الاقتراحات لتفقيح المرفقات (أ) و (ح) و (ط) بالقرار ٣٥-٥ في ورقة عمل منفصلة (A36-WP/39).

الاجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تستعرض المرفقات (ب) إلى (ز) بقرار الجمعية العمومية المنقح بشأن البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة المعروض في المرفق وأن تعدلها، حسب الاقتضاء، وتعتمدها.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي C (حماية البيئة - التقليل الى أدنى حد من التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة).
الآثار المالية:	قد تقتضي هذه الأعمال موارد إضافية في ضوء مستوى الدعم اللازم من الأمانة لأنشطة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.
المراجع:	A36-WP/34، التطورات في الايكاو المرتبطة بالطيران المدني والبيئة A36-WP/39، سياسة الايكاو بشأن انبعاثات الطيران Doc 9848، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤)

١- المقدمة

١-١ اعتمدت الجمعية العمومية للايكاف في دورتها الخامسة والثلاثين القرار ٣٥-٥ بعنوان "بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة".

٢-١ بموجب الفقرة الثانية من منطوق قرار الجمعية العمومية المذكور، يقدم المجلس الى الجمعية العمومية بياناً موحداً جديداً بسياسات وممارسات الايكاف المستمرة في مجال حماية البيئة بغية استعراضه (انظر المرفق). وتعتمد مسودة البيان المرفق بهذه الوثيقة على قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥ مع ادخال بعض التنقيحات عليه في ضوء ما طرأ من مستجدات منذ الدورة الخامسة والثلاثين، ويرد ملخص لتلك التطورات المستجدة في وثيقة منفصلة للجمعية العمومية (A36-WP/34) بعنوان التطورات في الايكاف المرتبطة بالطيران المدني والبيئة.

٢- التعديلات على البيان الموحد القائم

١-٢ يتضمن قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥ تسعة مرفقات (المرفقات من (أ) الى (ط)) وهي تشكل البيان الموحد. ونشأت التنقيحات أساساً من نتائج الاجتماع السابع للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (في مونتريال من ٦ الى ٢٠٠٧/٢/١٥) ومن التطورات الناجمة عن التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى، وعلى وجه الخصوص مع اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، ومن الاستنتاجات العلمية لتقرير التقييم الرابع الصادر عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ - تغير المناخ ٢٠٠٧.

٢-٢ يقدم المرفق تنقيحاً لقرار الجمعية العمومية ٣٥-٥ بمرفقاته من (ب) إلى (ز) أما التنقيحات المدخلة على المرفقات (أ) و(ح) و(ط) فتد في ورقة عمل منفصلة (A36-WP/39)، سياسة الايكاف بشأن انبعاثات الطيران).

٣- التأثير المالي للإجراءات المقترحة

١-٣ ستؤدي بعض التعديلات المقترحة ادخالها على القرار ٣٥-٥ للجمعية العمومية الى أعمال جديدة تضطلع بها لجنة حماية البيئة والأمانة العامة. ومن المتوخى أن تقوم الأمانة العامة بالأعمال اللازمة في حدود الموارد المتاحة في مشروع الميزانية للفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠. ومع ذلك، من الصعب أن نحدد في الوقت الراهن الى أي مدى سيطلب من الأمانة العامة أن تشارك في دراسات لجنة حماية البيئة، وقد تقتضي هذه الأعمال موارد إضافية.

— — — — —

المرفق

مشروع قرار لعرضه على الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بغرض اعتماده

القرار ١٧/١: بيان موحد بسياسات وممارسات الايكو 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 الايكو 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 وانبعثات محركات الطائرات، بما في ذلك المواد الإرشادية الجديدة للايكو عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعثات الطيران أو تخفيضها.

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن مرفقات هذا القرار المذكورة أدناه تشكل البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكو المستمرة في مجال حماية البيئة، بصيغته المحدثة حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند ختام 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 النفثة 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

المرفق (ط) — أثر الطيران على المناخ العالمي.

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

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

المرفق (أ)

يقدم النص المنقح للمرفق (أ) في ورقة عمل منفصلة.

المرفق (ب)

وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

لما كانت مشكلة ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة لمطارات كثيرة في العالم مازالت تنثير 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 منها بأن الرسوم المتعلقة بالضوضاء ونوعية الهواء المحلي تُفرض في بعض المطارات وأن الإرشادات المرتبطة بالسياسات متوفرة حول هذا الموضوع (سياسات الأيكاو 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) لتساعده 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 من المطارات التي تشغل منها الطائرات النفاثة من الجيل الحالي وإحداث أقل إزعاج بيئي ممكن.

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 للأهداف التكنولوجية متوسطة الأجل وطويلة الأجل لأكاسيد النيتروجين في مارس ٢٠٠٧.
- ٤- **تطلب** إلى المجلس أن يضع أهدافا تكنولوجية وتشغيلية متوسطة وطويلة الأجل فيما يتعلق بالضوضاء 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، وأن تتوافر الموارد اللازمة لتحقيق ذلك.
- ٦- **تحث** الدول المتعاقدة من أقاليم العالم غير الممثلة أو ناقصة التمثيل حاليا في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على أن تشارك في أعمال تلك اللجنة.
- ٧- **تطلب** إلى المجلس أن يزود الدول والمنظمات الدولية بكل المعلومات عن التدابير المتاحة لخفض تأثير عمليات الطيران على البيئة بحيث يمكن اتخاذ الإجراءات المناسبة باستخدام التدابير الفعالة.
- ٨- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تتبع، حسب الاقتضاء، الأحكام التي وضعتها الايكاو 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 الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ في هذا المجال.

المرفق (ج)

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

لما كان أحد أهداف الايكاو هو التشجيع على أكبر درجة ممكنة عمليا من التوافق في مجال الطيران المدني الدولي، 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 وإدارة استخدام الأراضي، والاجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فاعلية وأقل التكاليف.

ولما كان تقييم الوضع الحاضر والمستقبلي لضوضاء الطائرات 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، وإمكانية تطبيق حلول مماثلة على مشكلات الضوضاء المتمثلة في المطارات.

وإدراكا لأن تدابير معالجة الضوضاء قد تسفر 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 "لنهج 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، تحسينات تستحق الحماية لاستمرار النمو في المستقبل، ولا ينبغي النيل منها بالتعديلات العمرانية العشوائية حول المطارات.

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تحث** الدول على ما يلي:

أ) اعتماد نهج متوازن للسيطرة على الضوضاء، مع المراعاة التامة لإرشادات الايكاو (Doc 9829) والالتزامات القانونية والاتفاقات القائمة والقوانين السارية والسياسات الثابتة ذات الصلة 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، اعتماداً 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 بأقصى قدر ممكن 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.

٤- **تطلب** إلى الدول:

أ) أن تعمل معاً على نحو وثيق لضمان الاتساق بين برامجها وخططها وسياساتها إلى أقصى حد ممكن.

ب) أن تضمن أن يكون تطبيق أي تدابير لتخفيض الضوضاء متوافقاً 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 الايكاف على وضع الإرشادات وأي أعمال إضافية بشأن المنهجيات وتقييم تأثير التدابير أو فاعليتها ضمن إطار النهج المتوازن عند الضرورة.

المرفق (د)

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

لما كانت قواعد ترخيص مستويات ضوضاء الطائرات النفائة 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 تبرره 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 ثقيلاً، 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 إزعاجاً 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 على القيام بما يلي عندما 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:

- (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 الايكاف وجميع الدول المعنية بجميع القيود المفروضة.

٣- **تشجع بشدة** الدول على أن تواصل تعاونها على المستوى الثنائي والإقليمي والأقاليمي 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 النفائفة دون الصوتية مقررّة 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 تبعاً 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 الأيكاو (Doc 9829) وينبغي أن تكون هذه القيود موضوعة خصيصاً حسب احتياجات المطار المعني.

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

وإدراكاً لأن هذه القيود تتخطى السياسات الموضوعة في المرفق (د) بهذا القرار والإرشادات الأخرى ذات الصلة التي وضعتها الإيكاو.

وإدراكاً لأن الإيكاو لا تلزم الدول بفرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث.

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

وإدراكاً 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 مدعوماً بتقييم مسبق للمنافع المتوقعة والآثار الضارة الممكنة.

٢- تحث الدول على عدم فرض أي قيود تشغيلية في أي مطار على الطائرات التي تمثل 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 وفقاً للنهج المتوازن المبين في المرفق (ج).

٣- تحث الدول التي تسمح، رغم الاعتبارات المذكورة في الفقرة ٢ من المنطوق أعلاه، بفرض قيود في أي مطار على عمليات الطائرات التي تمثل 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 وفقاً للمجلد الأول من الملحق السادس عشر.

ب) إعداد هذه القيود بحيث تتناسب مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن.

ج) الاقتصر على القيود الجزئية حسب الإمكان بدلاً من سحب الطائرات تماماً 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 تدريجياً، مع مرور الزمن حسب الإمكان، بهدف مراعاة الآثار الاقتصادية على مشغلي الطائرات المعنية.

(ز) إعطاء مشغلي الطائرات إخطاراً مسبقاً بمدة معقولة.

(ح) مراعاة الآثار الاقتصادية والبيئية على الطيران المدني.

(ط) إبلاغ الأيكاو والدول المعنية الأخرى بجميع القيود المفروضة.

٤- **وتحث** الدول كذلك على ألا تسمح بفرض أي قيود تشغيلية تهدف إلى سحب الطائرات التي تمتثل 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 عنصراً 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 النفثة 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.

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

٣- **تبحث** الدول على ما يلي إذا كانت الفرصة لا تزال سائحة 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 الموضوعة 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 يصمن تحديث الإرشادات المتعلقة باستخدام الأراضي والواردة في الوثيقة رقم 9184 Doc وجعلها ملبية 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 والفسبولوجية 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 المتوفرة وبالاستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، وأن يتخذ 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 تقرها الايكاو.

المرفقان (ح) و(ط)

يرد النص المنقح للمرفقين (ح) و(ط) في ورقة عمل منفصلة.

- انتهى -