



## الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

### اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

### سياسة الايكاو بشأن انبعاثات الطيران

(ورقة مقدمة من مجلس الايكاو)

#### الملخص التنفيذي

تقدم هذه الورقة تقريرا عن عمل المجلس في مجال سياسة المنظمة بشأن انبعاثات الطيران، بما في ذلك تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق والتدابير الأخرى المتعلقة بسياسات الحد من تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو تخفيضها، على المستوى العالمي (التغير المناخي) والمستوى المحلي (نوعية الهواء المحلي) على السواء. وهي تقترح أيضا نصا معدلا للمرفقات (أ) و(ح) و(ط) بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-٥.

**الإجراء:** يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) أن تحيط علما بالتطورات التي حدثت في مجال التدابير القائمة على آليات السوق منذ دورة الجمعية العمومية السابقة.
- (ب) أن تستعرض مشروع النص الوارد في المرفق وأن توافق على أن يحل محل المرفقات (أ) و(ح) و(ط) الحالية بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-٥.
- (ج) أن تؤيد أعمال المنظمة في مجال التدابير الرامية إلى الحد من تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة أو تخفيضها، بما في ذلك تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق أو التدابير الأخرى المتعلقة بالسياسات.

الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي C (حماية البيئة - تقليل التأثير العكسي للطيران المدني العالمي على البيئة).
الأثار المالية:	يحدد قرار الجمعية العمومية هذا مهام اضافية على المنظمة الاضطلاع بها لمعالجة مسألة انبعاثات الطيران مما سيتطلب موارد اضافية.
المراجع:	ورقة العمل A36-WP/34، التطورات في الايكاو في مجال الطيران المدني والبيئة ورقة العمل A36-WP/35، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة (المرفقات من (ب) إلى (ز)) الوثيقة Doc 9848، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٨ أكتوبر ٢٠٠٤) الوثيقة Doc 9082، سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية الوثيقة Doc 8632، سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي

## ١- المقدمة

١-١ تضطلع المنظمة بأعمالها في مجال انبعاثات الطيران عن طريق اتباع ثلاثة نهج، وهي التكنولوجيا والقواعد القياسية، والتدابير التشغيلية، والتدابير القائمة على آليات السوق. وتتضمن ورقة العمل A36-WP/xx، بعنوان "التطورات في الايكاو في مجال الطيران المدني والبيئة"، تقريراً عن الأعمال المنجزة بخصوص النهجين الأولين. وتتناول هذه الورقة التطورات في مجال التدابير القائمة على آليات السوق والتدابير الأخرى المتعلقة بالسياسات. وتلخص التقدم المحرز منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال التدابير قيد الدراسة، كما تتضمن النظر في التطورات الراهنة وتشرح الطريقة التي ينوي المجلس أن يواصل بها السير قدماً في هذا السبيل خلال الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠.

٢-١ إن ما يميز هذه الورقة عن الورقة الأخرى المذكورة آنفاً هو أن التدابير القائمة على آليات السوق هي أدوات سياسية تستخدم آليات اقتصادية لتحقيق أهداف سياسية.

### المعلومات الأساسية - الأساس الذي بنت عليه الايكاو جهودها للتخفيف من الانبعاثات

٣-١ منذ إنشاء لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، التابعة للمجلس في سنة ١٩٨٣، اتبعت الايكاو طرائق، وما زالت تطور طرائق أخرى، لتقليل آثار انبعاثات الطيران على المستويين المحلي والعالمي. وتتفقد هذه الجهود من خلال آليات ممكنة من الوجهة التكنولوجية، ومفيدة من الوجهة البيئية، ومعقولة من الوجهة الاقتصادية. ويتمثل الدافع الأولي وراء الجهد الرامي إلى تقليل انبعاثات الطيران في الحد من تلوث الهواء على المستوى المحلي وتغيير المناخ على المستوى العالمي أو تخفيض هذا التلوث.

٤-١ على المستوى المحلي، يتعلق الشاغل الرئيسي على البيئة من انبعاثات الطيران بتلوث الهواء الذي تحدثه غازات مثل أكاسيد النيتروجين (NO<sub>x</sub>) والهيدروكربونات (HC) وأول أكسيد الكربون بالإضافة إلى الجسيمات (PM). ويمكن لهذه الانبعاثات الغازية المرتبطة على نحو وثيق بحرق الوقود الاحفوري أن تترك تأثيراً كبيراً على صحة الإنسان، وبالذات في صورة مشاكل في الجهاز التنفسي.

٥-١ وعلى المستوى العالمي، يمكن طرح نفس الحجة بالنسبة لغازات الدفيئة (أي ثاني أكسيد الكربون (CO<sub>2</sub>)) الذي يرتبط هو الآخر ارتباطاً وثيقاً بحرق الوقود). وتؤكد استنتاجات "تقرير التقييم الرابع للفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ" أن هناك حاجة ملحة لاتخاذ إجراءات إزاء التغيير المناخي. ويقول التقرير إن "احترار المناخ واقع لا يقبل الشك، كما يتضح الآن من شواهد الزيادات في متوسط درجات حرارة الهواء والمحيطات على مستوى العالم، والذوبان واسع الانتشار للثلج والجليد، وارتفاع متوسط سطح البحر على مستوى العالم". وقد أسهمت الأنشطة البشرية، مثل حرق الوقود الاحفوري وتغيير استخدام الأراضي، إسهاماً كبيراً في هذه التأثيرات.

٦-١ وتواصل الايكاو التصدي لهذه الشواغل من خلال عملها في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التي تسعى إلى الحد من انبعاثات الطيران أو تخفيضها عن طريق التدابير التكنولوجية والتشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق. وتركز هذه الورقة على استعمال التدابير القائمة على آليات السوق.

٧-١ في سنة ٢٠٠٤، أعطت الجمعية العمومية، في دورتها الخامسة والثلاثين، توجيهات لعمل المنظمة في مجال انبعاثات محركات الطائرات. وطلبت من المجلس، ضمن جملة أمور، "أن يواصل دراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من الآثار البيئية لانبعاثات محركات الطائرات أو تخفيضها ووضع اقتراحات واقعية وتقديم المشورة بأسرع ما يمكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، والتركيز بصورة خاصة على استخدام الحلول الفنية، مع مواصلة إيلاء الاعتبار للتدابير القائمة على آليات السوق، ومع مراعاة الآثار المحتملة على البلدان النامية والبلدان المتقدمة" (قرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-٥، المرفق (ح)، الفقرة ٢ ب)).

٨-١ يخضع كل تدبير من التدابير الثلاثة القائمة على آليات السوق التي تدرسها الايكاو، أي التدابير الطوعية والرسوم المتعلقة بالانبعاثات والاتجار بالانبعاثات، لمرحلة مختلفة من مراحل البحث في المنظمة، استنادا على وجود إرشادات الايكاو فعلا، على سبيل المثال. قدمت الجمعية العمومية عددا من الطلبات الأكثر تفصيلا إلى المجلس عن هذا الموضوع، في قرارها ٣٥-٥، المرفق (ط) بعنوان "التدابير القائمة على آليات السوق بشأن انبعاثات محركات الطائرات". وقد طلبت الجمعية العمومية من المجلس "أن يواصل وضع إرشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق تهدف إلى تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات أو الحد منه، ولا سيما فيما يتعلق بتخفيف أثر الطيران على تغير المناخ..." (المرفق (ط)، الفقرة ١)، وشجعت "الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم تكاليف ومنافع التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر جدوى اقتصادية، ... مع مراعاة مصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية" (المرفق (ط)، الفقرة ٢).

## ٢- المنجزات منذ دورة الجمعية العمومية الماضية (الخامسة والثلاثين)

١-٢ طوال الفترة الثلاثية بأكملها، حظيت المناقشات حول القضايا البيئية عموما، واستعمال التدابير القائمة على آليات السوق خصوصا، باهتمام بالغ في المنظمة، ولا سيما من خلال المناقشات العديدة التي جرت على مستوى المجلس. ويتوافق ذلك مع دور الايكاو القيادي في معالجة إسهام الطيران في حماية البيئة، والحاجة إلى التوفيق بين الاختلافات في الآراء والمنهجيات بين الدول المتعاقدة حول أفضل السبل لاستعمال التدابير المتاحة.

٢-٢ وجرى العمل بصدد قضايا البيئة أساسا من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. فقد عقدت هذه اللجنة اجتماعها السابع (CAEP/7) في فبراير ٢٠٠٧، ووافق المجلس بعد ذلك على توصياتها، مع إبداء تعليقاته عليها، خلال دورته ١٨٠ في مارس ٢٠٠٧.

٣-٢ وتجدر الإشارة إلى أنه خلال الفترة التي تلت انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو (سبتمبر ٢٠٠٤)، دخل بروتوكول كيوتو حيز النفاذ في ١٦/٢/٢٠٠٥، وصدقت عليه ١٦٩ دولة، اعتبارا من ديسمبر ٢٠٠٦.

### التدابير الطوعية

٤-٢ شجعت الجمعية العمومية، أثناء دورتها الخامسة والثلاثين في سنة ٢٠٠٤، الدول والأطراف المعنية الأخرى على الحد من انبعاثات الطيران الدولي أو تخفيضها من خلال التدابير الطوعية، وطلبت من المجلس أن يسهل الإجراءات من خلال توفير الإرشادات التي أعدتها الايكاو واللازمة لتلك التدابير، بما في ذلك إعداد نموذج اتفاق طوعي (القرار رقم ٣٥-٥، المرفق (ط)، الفقرة ٢ أ)).

### الرسوم المتعلقة بالانبعاثات

٥-٢ في سنة ٢٠٠٤، أقرت الجمعية العمومية بأن إرشادات الايكاو السياسية الحالية (التي وردت أساسا في قرار المجلس الصادر في ديسمبر ١٩٩٦ بشأن الضرائب والرسوم البيئية) غير كافية لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، وطلبت من المجلس أن يجري المزيد من الدراسات ويضع المزيد من الإرشادات بشأن هذا الموضوع (القرار ٣٥-٥، المرفق (ط)، الفقرة ٢ ب (٣)). وحثت الجمعية العمومية أيضا الدول المتعاقدة على الامتناع عن التطبيق الانفرادي لرسوم انبعاثات غازات الدفيئة قبل الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠٧ (القرار ٣٥-٥، المرفق (ط)، الفقرة ٢ ب (٤)). وأخيرا، طلبت الجمعية العمومية من المجلس أن يدرس مدى فعالية الجبايات في تخفيف تأثير الانبعاثات على نوعية الهواء المحلي، ووضع المزيد من الإرشادات بشأنها (القرار ٣٥-٥، المرفق (ط)، الفقرة ٢ ب (٥)).

٦-٢ بالرغم من أن العمل على استعمال الرسوم المتعلقة بالانبعاثات تم في البداية وفقا لهذه التوجيهات، فقد ظهرت في أعمال الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران صعوبات مختلفة، منها صعوبات ذات طابع قانوني

وطابع يتعلق بالسياسات. وأدى ذلك إلى إنشاء "فريق خاص تابع للمجلس ومعني بالجوانب القانونية لرسوم الانبعاثات". واستنادا على نتائج أعمال ذلك الفريق الخاص، قرر الفريق التوجيهي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران معالجة مسألة الرسوم بطريقتين مختلفتين: تعاملت إحداهما مع رسوم الانبعاثات الخاصة بنوعية الهواء المحلي وتعاملت الأخرى مع رسوم انبعاثات غازات الدفيئة. وإذ لاحظ الفريق التوجيهي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن إمكانية وضع إرشادات عن رسوم الانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي هي أكبر من إمكانية وضع رسوم انبعاثات غازات الدفيئة، وافق على أن تركز اللجنة جهودها ومواردها في المجالات التي يرحح تحقيق التقدم فيها، أي على وضع إرشادات بشأن رسوم نوعية الهواء المحلي والاتجار بالانبعاثات. ونتيجة لهذا القرار، الذي صادق عليه المجلس بعد ذلك، اقتصر عمل اللجنة في مجال رسوم الانبعاثات على الرسوم التي يمكن أن تفرض على الانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي في المطارات أو حولها. وفي هذه المرحلة وفي إطار التدابير القائمة على آليات السوق كانت مسائل تغير المناخ هي الوحيدة المغطاة عن طريق الإرشادات المقدمة بشأن الاتجار بالانبعاثات (انظر الفقرات من ٢-١٠ إلى ٢-١٥ أدناه).

٢-٧ ان الإرشادات التي وضعتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران للدول التي ترغب في فرض رسوم تتعلق بنوعية الهواء المحلي باعتباره أحد التدابير للتصدي للانبعاثات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، تحتوي على خمسة فصول: أ) سياسات الايكاو الراهنة بشأن الرسوم، ب) عملية تنفيذ رسوم الانبعاثات المحلية، ج) تقييم نوعية الهواء المحلي، د) تصميم خطة خاصة برسوم الانبعاثات المحلية، هـ) الجوانب الإدارية.

٢-٨ اعتمد المجلس في الدورة ١٨٠ نصا عن سياسته في مجال رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي، لإدخالها في "سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 9082). ووافق أيضا على أن المواد الإرشادية المصاحبة بعنوان "الإرشادات عن رسوم الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي" (Doc 9884) يجب أن تنشر كوثيقة معروضة للبيع.

٢-٩ وأحاط المجلس علما أيضا بالاستنتاجات التي توصلت إليها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران عن التحليل الذي أجري بشأن الجدوى الاقتصادية لرسوم نوعية الهواء المحلي، ومفاده أن تأثير انبعاثات أكاسيد النتروجين، الذي ينسب مباشرة لرسوم نوعية الهواء المحلي هو تأثير هامشي. وفي ضوء قيود التحليل الذي أجري، لا يمكن الخروج باستنتاجات قاطعة حول الجدوى الاقتصادية لرسوم نوعية الهواء المحلي.

## الاتجار بالانبعاثات

٢-١٠ بعد أن صادقت الجمعية العمومية في سنة ٢٠٠١ على إنشاء نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات للطيران الدولي، طلبت الجمعية العمومية من المجلس، في سنة ٢٠٠٤، أن يركز على نهجين<sup>١</sup> في عمله، وأن يضع إرشادات حول النظام المفتوح للاتجار بالانبعاثات (القرار رقم ٣٥-٥، المرفق (ط)، الفقرة ٢ ج)).

٢-١١ يركز مشروع المواد الإرشادية الذي أعدته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لإدماج الطيران الدولي في نظم الاتجار بالانبعاثات التي تطبقها الدول، على المسائل المتعلقة بالطيران بالذات، ويحدد الخيارات ويوفر المرجع.

٢-١٢ كانت مسألة النطاق الجغرافي إحدى المسائل البالغة الصعوبة في إعداد الإرشادات. وكانت نقطة الخلاف الرئيسية هي ما إذا كان على الدول المتعاقدة أن تصيف إلى خطط الاتجار بالانبعاثات الخاصة بها انبعاثات الطيران الدولي من مشغلي الطائرات التابعين لدول متعاقدة أخرى دون موافقة تلك الدول. وبعد مناقشات عدة لهذه المسألة، أوصى المجلس أن تتبنى لجنة حماية البيئة نفس المبدأ المتبع بالنسبة للعناصر الرئيسية الأخرى في تلك الإرشادات ألا وهو إضافة الخيارات

<sup>١</sup> بموجب أحد النهجين تؤيد الايكاو إنشاء نظام طوعي للاتجار في الانبعاثات حسبما تقترحه الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المهتمة بالأمر. وبموجب النهج الآخر، تقدم الايكاو الإرشادات للدول المتعاقدة، حسبما هو ملائم، لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار في الانبعاثات بما يتوافق مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

المختلفة حول النطاق الجغرافي، مع وصف مزاياها ومساوئها، والبدء في التصدي لمسألة إضافة مشغلي الطائرات الأجانب على أساس الاتفاق المتبادل، مع مواصلة تحليل خيارات أخرى.

١٣-٢ اعتمد المجلس خلال دورته ١٨٠ الإرشادات حول استعمال الاتجار بالانبعاثات لقطاع الطيران، ووافق على نشر الوثيقة "كمشروع إرشادات" على موقع الايكاو العام على الانترنت، مع "تصدير" من رئيس المجلس يقر فيه بأن أغلبية من الدول الممثلة في المجلس أشارت إلى أن النهج المتبع لإدراج الطيران المدني الدولي في خطط الاتجار بالانبعاثات ينبغي أن يكون ذلك على أساس احترام سيادة الدول المتعاقدة والاتفاق المتبادل. وأشارت أقلية من الدول الأعضاء في المجلس إلى مبدأ عدم التمييز وطلبت على هذا الأساس من الايكاو أن تواصل تحليل خيارات أخرى. وبالإضافة إلى ذلك، أكدت بعض الدول من جديد على الحاجة إلى مراعاة مبدأ وجود مسؤوليات مشتركة ولكن مختلفة عند تنفيذ خطط الاتجار بالانبعاثات الطيران.

١٤-٢ وفيما يتعلق بالخطط الطوعية الحالية للاتجار في الانبعاثات، وصف التقرير الذي أعدته لجنة حماية البيئة الطابع العام لمختلف أنواع هذه الخطط، وقدم عددا من الخبرات العملية التي تتفد حاليا حول العالم، وناقش احتمال تطور هذه الخطط في المستقبل لتشمل الطيران. ووافق المجلس على إتاحة هذا التقرير على موقع الايكاو العام على الانترنت. وكان من الأمور ذات الأهمية الخاصة لعمل الايكاو مستقبلا خطط تعويض الكربون التي بموجبها يستطيع المستهلكون أن يعوضوا الانبعاثات من رحلاتهم من خلال مرفق تقدمه الجهة المسؤولة عن تعويض الكربون.

١٥-٢ وبالإضافة إلى ما تقدم، وافق المجلس على إنشاء مورد على الانترنت لجمع المعلومات الهامة عن خبرات الاتجار بالانبعاثات، وذلك بهدف تقديم معلومات أساسية عن خطط الاتجار بما يكمل إرشادات الايكاو في هذا الشأن، ويساعد على تسهيل الفهم الأوسع للاتجار في الانبعاثات داخل مجتمع الطيران.

### ٣- التطورات الجارية

١-٣ عقدت ندوة الايكاو عن انبعاثات الطيران في مايو عام ٢٠٠٧. وقدمت محفلا لتبادل المعلومات عن العمل الجاري بشأن الانبعاثات بغية تسهيل المناقشات ذات العلاقة بالبيئة ووضع القرارات على مستوى رفيع في أثناء الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. وقدمت، ضمن ما قدمته، معلومات وفيرة تتعلق بالوسائل القائمة على آليات السوق. ويمكن الاطلاع على موقع بالانترنت يتضمن عروض الندوة في <http://www.icao.int/EnvClq/CLQ07/Documentation.htm>.

٢-٣ ويقترح مختلف أصحاب المصلحة (ومن بينهم المنظمات غير الحكومية وشركات الطيران وغيرها) مبادرات عديدة لتعويض الانبعاثات من الطيران. ومما يذكر أن هذه المبادرات غير متجانسة وقد لا ينتج عنها تقييم دقيق للانبعاثات التي تصدرها الطائرات، وهذا أمر ضروري من أجل تحديد كمية الكربون الواجب تعويضها بدقة. ولذلك، تقوم الأمانة العامة للايكاو بدعم من لجنة حماية البيئة بإعداد إرشادات متجانسة بشأن منهجية لتقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران يمكن أن تستخدم كمرجع لمشاريع تعويض الكربون. ويُنظر أيضا في استخدام هذه المنهجية ضمن الأمم المتحدة كجزء من جهود مبادرة الأمم المتحدة المحايدة للكربون.

٣-٣ ومع ملاحظة أن استعمال "آلية التنمية النظيفة" للمشاريع المتعلقة بالطيران المدني الدولي ليس واردا الآن في بروتوكول كيوتو، تعقد الايكاو مشاورات الآن مع أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) لبحث كيفية موازنة هذه الآلية القيمة للمشاريع المتعلقة بالطيران.

٤-٣ فيما يتعلق بمبادرة الأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ، ظل الأمين العام للأمم المتحدة يصرح باستمرار بأن تغيير المناخ يُعد تحدياً عالمياً رئيسياً وبأن الأمم المتحدة تتولى دوراً قيادياً في دعم جهود المجتمع الدولي الرامية لمعالجة المشكلة عن طريق جمع شمل قادة العالم وعن طريق ضمان أن جميع أجزاء منظومة الأمم المتحدة تسهم في الحل. وتستكشف الايكوا التدابير الملائمة لدعم هذا الجهد وستعاون في مبادرة الأمم المتحدة بناء على ذلك.

#### ٤-٤ مشروع النص المعروض لاستبدال المرفقات (أ) و(ح) و(ط) بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-٥

١-٤ تتناول ورقة العمل A36-WP/35 معظم المرفقات بالقرار المنقح (أي المرفقات من (ب) إلى (ز)) بقرار الجمعية العمومية رقم ٣٥-٥ بعنوان بيان موحد بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة.

٢-٤ يعرض المرفق بهذه الورقة على نظر الجمعية العمومية تنقيح المرفقات (أ) و(ح) و(ط)، التي أعيد تشكيلها بصورة جوهرية وتعديلها على النحو التالي:

أ) جرى توسيع نطاق المرفق (أ) ليشمل بعض الاعتبارات ذات الطابع العام التي كانت مدرجة من قبل في المرفق (ح) السابق.

ب) يركز المرفق (ح) الآن على أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي.

ج) يتناول المرفق (ط) على سبيل الحصر أثر الطيران على المناخ العالمي.

٣-٤ يتضمن المرفقان المنقحان (ح) و(ط) الآن نهجاً كلياً يبحث جميع أنواع التدابير لمعالجة مشكلة محددة، وذلك من منظور فني وتشغيلي واقتصادي (بما في ذلك التدابير القائمة على آليات السوق). ويشكل هذان المرفقان سياسة الايكوا بصدد انبعاثات الطيران.

٤-٤ بينما بذلت كل محاولة للتوفيق بين الآراء المختلفة، لا تزال توجد بشأن بعض المسائل خيارات مختلفة معروضة بين أفواس مربعة. والجمعية العمومية مدعوة إلى النظر في هذه الخيارات بغية التوصل إلى اتفاق للآراء.

#### ٥-٥ العمل المستقبلي

١-٥ إن العمل المستقبلي الذي يتعين على الايكوا القيام به لاحتراز المزيد من التقدم في مجال انبعاثات الطيران يتجلى في مختلف مرفقات البيان الموحد بسياسات وممارسات الايكوا المستمرة في مجال حماية البيئة. وهو، عموماً، يتناول الحاجة إلى ما يلي:

أ) تقييم أثر انبعاثات الطيران ووضع إرشادات ووسائل ملائمة لذلك الغرض.

ب) جمع ومراقبة ونشر البيانات بشأن مساهمة انبعاثات الطيران في نوعية الهواء المحلي وتغيير المناخ.

ج) وضع مؤشرات وبارامترات وأهداف ملائمة.

د) وضع سياسات وارشادات وتدابير ملائمة لتقليل انبعاثات الطيران إلى الحد الأدنى ضمن اطار:

١) التكنولوجيا (القواعد القياسية والتوصيات والأهداف).

٢) الإجراءات التشغيلية الجديدة، بما في ذلك تخطيط الحركة الجوية وادارتها.

٣) الوسائل الاقتصادية التي تشمل تجارة الانبعاثات المفتوحة والتدابير الطوعية ورسوم نوعية الهواء المحلي وعمليات تعويض الكربون وآليات التنمية النظيفة الخ.

هـ) تقييم تأثير اعتماد خيارات سياسية مختلفة وقياسها على أسس الجدوى الفنية والمنفعة البيئية والكفاءة الاقتصادية.

و) التعاون النشط مع الهيئات العلمية وهيئات الأمم المتحدة، ولا سيما الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ وأمانة اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، المشتركة في العمل في هذا المجال ذي الصلة بالايكاو.

#### ٦- الأثر المالي

٦-١ لم تدرج المهام الاضافية التي يطلب من الأمانة العامة الاضطلاع بها في الميزانية العادية للمنظمة، ولذلك ستكون ثمة حاجة إلى موارد اضافية.

-----

## المرفق

### المرفقات (أ) و(ح) و(ط) المعاد تشكيل هياكلها

#### مشروع قرار معروض على الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بغرض اعتماده

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 وانبعثات محركات الطائرات، بما في ذلك المواد الإرشادية الجديدة للايكاو 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 الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة، حسبما كانت هذه السياسات قائمة عند ختام الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية:

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات 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

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 الأيكاء المستمرة في مجال حماية البيئة لتستعرضه.

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 مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه..."، وإن 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 تحسين 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 الايكاو 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 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 اعتماد متبادل معترف بها بين آثار الطيران على البيئة، مثل الضوضاء والانبعاثات، 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.

**واقرا** 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 من عدد المتأثرين بضوضاء الطائرات.
  - (ب) الحد من أثر انبعاثات الطائرات على نوعية الهواء المحلي.
  - (ج) الحد من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي.
- ٢- **تشدد** على أهمية مواصلة اثبات 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 الوقع الحالي والمستقبلي، لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، والاستمرار في اعداد أدوات لهذا الغرض.
- ٤- **تطلب** إلى المجلس ابقاء وتحديث معرفة مسألة 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 الوقع 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 للنشط لأنشطة الايكاو المتعلقة بالبيئة.
- 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 انفرادية في مجال البيئة من شأنها أن تؤثر سلبا على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.]
- [١٠- **تحث** الدول على مراعاة التدابير العالمية المتابعة عن طريق الايكاو عند نظرها في اتخاذ اجراءاتها الخاصة وتحث على أن تضع الدول في حسابها التطور المنتظم للطيران المدني الدولي.]
- [١٠- **تحث** الدول على القيام فورا باتخاذ التدابير اللازمة لحماية البيئة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتزايدة من الطيران.]

[١١- **تشجع** الدول المتعاقدة على النظر بايجابية في التمسك بالتدابير القائمة على آليات السوق، وفاء منها بمسؤولياتها أو بوصفها تدابير طوعية.]

## 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 النتروجين والهباء والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقييم والفهم.

**ولما كانت** أغلبية عمليات الطائرات الدولية وحرق الوقود تحدث على ارتفاعات فوق ما قد يؤثر على نوعية الهواء المحلي.

**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 الاسهام 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 بالوضوء 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 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.

**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 النيتروجين 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 النيتروجين 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 تقييم شامل لأثر الطيران على الغلاف الجوي يرد في التقرير الخاص عن الطيران والغلاف الجوي العالمي، الذي أعده بناء على طلب الإيكاو الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بالتعاون مع فريق خبراء التقييم العلمي لبروتوكول مونتريال عن المواد المستفدة لطبقة الأوزون، الذي تم نشره في عام ١٩٩٩.

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

ولما كانت الإيكاو طلبت من فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ أن يحدّث الاستنتاجات الرئيسية للتقرير الخاص، في تقريره الرابع للتقييم الذي تم إصداره في عام ٢٠٠٧. [الذي قرر، ضمن أمور أخرى، ما يلي:

— بسبب تطور المعرفة العلمية والبيانات الأحدث، خفضت تقديرات الآثار المناخية لمجرات التكتشف وتشير التقديرات الآن إلى أن الطائرات في عام ٢٠٠٥ أسهمت بنحو ٣,٠ في المائة من مجموع القسرات الإشعاعية البشري الناجم عن جميع الأنشطة البشرية.

— [يظل] [يبلغ] مجموع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران بنسبة ٢ في المائة تقريبا من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية.

— تشير التقديرات إلى أن مقدار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران سيزداد بنحو من ٣ إلى ٤ في المائة في السنة.

— من المحتمل أنه يمكن أن يأتي التقليل من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران على الأجل المتوسط من تحسين كفاءة حرق الوقود. غير أن من المتوقع أن مثل هذه التحسينات ستعوض جزئيا فقط عن ازدياد انبعاثات الطيران.]

#### التعاون مع الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

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

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ تؤكد على مبدأ المسؤولية المشتركة والمتباينة والقدرات المرتبطة بها في معالجة انبعاثات غازات الدفيئة.

ولما كان بروتوكول كيوتو، الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ١٩٩٧ ودخل حيز النفاذ بتاريخ ١٦/٢/٢٠٠٥، يطلب من الدول المتقدمة (المرفق I الأطراف) مواصلة الحد من أو تخفيض غازات الدفيئة من "عوادم الطائرات" (الطيران الدولي)، وذلك بالعمل من خلال الإيكاو (المادة ٢-٢)، في حين أن انبعاثات الطيران الداخلي مدرجة في أهدافها الوطنية، ومع ملاحظة المزايا المحتملة لتنسيق معاملة فئتي

الانبعاثات وأن بعض الدول تقترح العمل على تخفيض انبعاثات الطيران، ويدل ذلك كله على حاجة عاجلة [لإحراز تقدم] أكبر [تتسيق وتعاون دوليين كبيرين] في هذا الصدد.

**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 واثبات دورها القيادي في ذلك].

**ولما كان** قد اتضح أن جميع المعنيين بالأمر يتوقعون من الايكاو [أن تواصل] اثبات دورها القيادي في التخفيف من الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران، واكتساب رؤى [وأهداف واضحة] لإدماجها هي والغايات البيئية في خطة أعمال الايكاو وبرامج المنظمة الأخرى.

**وإن تحيط علما** بأن اجتماعات مجموعة الدول الصناعية الثماني الكبرى في غليناغلس وهالينجندام اعترفت بالتقدم المحرز حتى الآن وخلصت إلى أن ثمة ضرورة عاجلة للعمل الدولي بتصميم وتنسيق لتخفيض الانبعاثات العالمية لغازات الدفيئة، وزيادة تأمين الطاقة وأن معالجة تغير المناخ مسؤولية مشتركة بين الجميع ويمكن، بل ويجب، توليها بطريقة تدعم نمو الاقتصادات النامية والناشئة والصناعية، مع تفادي التشويشات الاقتصادية].

**واقرار**ا بملاءمة موضوعي تغير المناخ والتنمية الاقتصادية في إطار الأهداف الانمائية للألفية ودور الطيران في المساعدة على تحقيق هذه الأهداف.

**واقرار**ا بالحاجة لتحديد أهداف فيما يتعلق بتحديد أو تخفيض ازدياد انبعاثات الطيران بغية ضمان النمو المستدام].

**وإن تلاحظ** أن من المهم معالجة انبعاثات الطائرات بدون إغفال إطارها الخاص في تقييم انبعاثات غازات الدفيئة الاجمالية من الطيران وقطاع النقل والنشاط والاقتصادي العام.

**وتحيط علما** بأن أقاليم العالم المختلفة تشهد اختلافات كبيرة في المستويات المطلقة لانبعاثات الطيران ومعدلات ازدياد انبعاثات الطيران دوليا وداخليا على السواء.

### اجراءات تخفيف أثر الطيران على المناخ العالمي

**لما كان** مجلس الايكاو قد وضع خيارات سياسية لتحديد أو تخفيض أثر انبعاثات محركات الطائرات من الطيران المدني على البيئة ويتقدم العمل بشأن التكنولوجيا والقواعد القياسية، وبشأن التدابير التشغيلية لخفض استهلاك الوقود ومن ثم انبعاثات وبشأن التدابير القائمة على آليات السوق.

**ولما كانت** التكنولوجيا والعمليات المحسنة أدت إلى طائرات أقل تلوينا بقدر كبير وتحسنت كفاءة حرق الوقود بنسبة ٧٠٪ تقريبا في السنوات الأربعين الماضية.

**واقرار**ا بأن القواعد القياسية للايكاو وأهدافها بالنسبة لأكاسيد النتروجين، على الرغم من أن المقصود بها معالجة نوعية الهواء المحلي، ستساعد أيضا على تقليل أثر الطيران على المناخ.

**واقرار**ا بأنه يمكن تحقيق تخفيضات مهمة للانبعاثات عن طريق تحسينات في إدارة الحركة الجوية.

**وإن تلاحظ** أن زيادة أسعار الوقود في السنوات القليلة الماضية وفرت حوافز مهمة لقطاع الطيران لخفض استهلاك الوقود الذي يخفف بدوره انبعاثات غازات الدفيئة.

**واقراراً** بأن قيادة الايكاو في خطة الملاحة الجوية العالمية يمكن أن تعزز تخفيضات الانبعاثات عن طريق تحسينات في ادارة الحركة الجوية وتطبيق الملاحة بالأقمار الصناعية وتصميم طرق جوية أكثر كفاءة.

**واقراراً** بأن تجزئة المجالات الجوية الحالية نجمت عن ترتيبات أرضية سياسية تاريخية، وبأن المفاهيم الجديدة لتشغيل إدارة الحركة الجوية تتطلب التزام الدولة بمعالجة الحواجز القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من الحواجز المؤسسية لاستخدام المجال الجوي بكفاءة بيئية.

**وإذ ترحب** بالخطوات التي تتخذها الايكاو لتعزيز استخدام تدابير تشغيلية، بما في ذلك نشر الفرص التشغيلية لخفض استخدام الوقود إلى الحد الأدنى وتقليل الانبعاثات (الكتاب الدوري رقم ٣٠٣)، ويعقد ثلاث حلقات عمل بشأن هذا الموضوع.

**ولما كان** المبدأ رقم ١٦ من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية (١٩٩٢) قد نص على أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع استيعاب تكاليف البيئة داخلياً، واستخدام الأدوات الاقتصادية، أخذاً في الحسبان النهج القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة هذا التلوث، مع إيلاء المراعاة الواجبة للمصالح العام، ودون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين".

**ولما كان** في السنوات الأخيرة اعتراف متزايد من حكومات عديدة بالحاجة لأن يدفع كل قطاع اقتصادي التكلفة الكاملة للضرر البيئي الذي يسببه.

**ولما كانت** التدابير القائمة على آليات السوق هي أدوات سياسية وضعت لتحقيق أهداف بيئية بتكلفة أقل وبأسلوب أكثر مرونة من التدابير التنظيمية التقليدية.

**وبالنظر إلى** أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران قد أعدت نموذج اتفاق وإرشادات بشأن استخدام التدابير الطوعية من جانب الدول المتعاقدة والأطراف المهتمة على الأجل القصير، وأن الايكاو تشجع على نشر الخبرات العملية على موقعها العام على الانترنت.

**وإذ تقر** بأن الدول المتعاقدة مسؤولة عن اتخاذ القرارات بصدد الأهداف وأكثر التدابير ملائمة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران [بالنسبة لمشغلي الطائرات] [التي تصدر لها شهادات مشغلين جويين].

**وتقر** بأن المساعي الوطنية الاقليمية والعالمية المتكاملة [المطورة على أساس التعاون] ستعزز قدرتنا على معالجة انبعاثات الطيران بفعالية.

**ولما كانت** سياسات الايكاو تميز بين الرسم والضريبة، من حيث المفهوم، ومن حيث أن "الرسم جباية تصمم وتطبق خصيصاً لتعويض تكاليف تقديم التجهيزات والخدمات للطيران المدني، والضريبة هي جباية هدفها زيادة الإيرادات الوطنية أو المحلية للحكومة ولا تستخدم عموماً 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 الاعفاء من كافة الضرائب المفروضة على الوقود المشحون في الطائرات لأغراض خطوط النقل الجوي الدولي، وهي السياسة المنفذة عملياً من خلال اتفاقات خطوط الجوية الثنائية، ودعت أيضاً الدول المتعاقدة إلى خفض الضرائب المتصلة ببيع أو استخدام النقل الجوي الدولي، إلى أقصى حد ممكن أو إلغائها.

**ولما كانت** سياسة الايكاو بشأن اعفاء وقود الطيران من الضرائب موضع تساؤلات في بعض الدول المتعاقدة التي تفرض ضرائب على وسائل النقل الأخرى وعلى المصادر الأخرى لغازات الدفيئة.

**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 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** أن عددا من المسائل ذات الطابع القانوني والسياسي مازالت قائمة بدون حل بخصوص تنفيذ رسوم غازات الدفيئة.

**وتلاحظ** أن الايكاو قد أعدت مواد إرشادية مؤقتة بشأن دمج الطيران الدولي في خطط الاتجار بالانبعاثات التي تطبقها الدول.

**وتقرر** بأن أغلبية المجلس تؤيد تطبيق الاتجار بالانبعاثات بالنسبة للطيران الدولي فقط على أساس الاتفاق المشترك بين الدول، [وبأن أعضاء المجلس الآخرين يرون أن انشاء نظام مفتوح للاتجار بالانبعاثات وفقا لمبدأ عدم التمييز سيتطلب تطبيقا متسقا على جميع الرحلات الجوية].

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

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

**ولما كان** عقد ندوة الايكاو بشأن انبعاثات الطيران في سنة ٢٠٠٧ ومبادرات الايكاو الأخرى قد وفرت معلومات عن المسائل العلمية وعن العمل والنشاط اللذين تضطلع بهما المنظمة والدول المتعاقدة لديها وأتاحت منبرا لتسهيل النقاش بشأن الحلول المستقبلية الممكنة لمعالجة انبعاثات الطيران على أساس عالمي.

#### **فإن الجمعية العمومية:**

#### **١- تطلب من المجلس ما يلي:**

أ) ضمان [مواصلة اثبات] الايكاو لدورها القيادي في المسائل البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة [بحيث تكون بذلك قادرة على تقديم مساهمة في المباحثات بشأن العمل التعاوني طويل الأجل في المستقبل بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ].

ب) مواصلة اتخاذ مبادرات لتعزيز المعلومات بشأن الفهم العلمي لأثر الطيران والاجراءات المتخذة لمعالجة انبعاثات الطيران والاستمرار في توفير المنبر لتسهيل المباحثات بشأن الحلول [العالمية الجديدة] لمعالجة انبعاثات الطيران.

ج) 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 حولا فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة على السواء.

د) مواصلة التعاون الوثيق مع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ والمنظمات الأخرى المشتركة في تقييم اسهام الطيران في الآثار البيئية في الغلاف الجوي، ومع المنظمات المشتركة في وضع السياسات في هذا المجال، وخاصة مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وهيئتها الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

٢- تحت الدول على ما يلي:

أ) تعزيز البحث العلمي الرامي لمواصلة معالجة أوجه عدم اليقين المحددة في التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بشأن الطيران والغلاف الجوي العالمي وفي تقرير التقييم الرابع الذي أصدر مؤخرًا.

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

٣- تشجع المجلس على تعزيز الفهم الأفضل للاستخدام المحتمل لأنواع بديلة من وقود الطيران ولما يتصل بذلك من آثار الانبعاثات.

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

٥- تطلب من المجلس العمل بالاشتراك مع الدول المتعاقدة على وضع مجموعة شاملة من التدابير المفيدة بيئيا والمعقولة اقتصاديا والممكنة التنفيذ تكنولوجيا (للجنة حماية البيئة في مجال الطيران) لكي تحدد أو تخفض الدول انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة ومساهماتها في تغير المناخ.

٦- تطلب من المجلس مواصلة وضع وتحديث الارشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق الإجراءات الرامية لخفض أو تحديد أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، واجراء المزيد من الدراسات فيما يتعلق بتخفيف أثر الطيران وتغير المناخ.

٧- تشجع الدول المتعاقدة والمجلس على تقييم أو الاستمرار في تقييم تكاليف ومنافع التدابير المختلفة، بما فيها التدابير القائمة، لمعالجة مسألة انبعاثات محركات الطائرات بأكثر جدوى اقتصادية، مع مراعاة مصالح كل الأطراف المعنية، بما في ذلك الآثار المحتملة على الدول النامية.

٨- تطلب من المجلس توفير الارشاد والتوجيه اللازمين لمكاتب الايكاو الاقليمية لمساعدة الدول بالدراسات وعمليات التقييم ووضع الإجراءات، بالتعاون مع الدول الأخرى في الاقليم، لتحديد أو تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة على أساس عالمي والعمل سويا بصورة تعاونية لبلوغ المستوى الأمثل من المنافع البيئية التي يمكن تحقيقها عن طريق برامجها المختلفة.

٩- تحت الدول المتعاقدة على مواصلة تطبيق تدابير [على مشغلي الطائرات] الذين تصدر لها شهادات مشغلين جويين] لتخفيف آثار انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي بتطبيق تدابير تكنولوجية وتشغيلية وقائمة على آليات السوق [مع العمل من خلال الايكاو].

١٠- تحت الدول المتعاقدة، مع مراعاة طبيعة صناعة الطيران فيها، على التعاون مع الايكاو بالعمل بصورة تعاونية لوضع مجموعة شاملة من التدابير التكنولوجية والتشغيلية والقائمة على آليات السوق لتخفيف آثار انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران الدولي [من صناعتها الخاصة للطيران على أساس مبادئ اماكن التنفيذ تكنولوجيا والمنافع البيئية والمعقولة الاقتصادية].

١١- **تطلب** من المجلس وضع مبادرة للايكاف في مجال الانبعاثات تصف أهداف المنظمة لتحديد أو تخفيض أثر انبعاثات الطائرات، وتعزيز التعاون بين الدول المتعاقدة لديها، ورصد التقدم المحرز في هذا المجال وتقديم تقارير عنه. وبصفة خاصة، ينبغي أن يقوم المجلس بما يلي:

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

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

(ج) تنفيذ التركيز على زيادة كفاءة حرق الوقود في خطة الايكاف العالمية للملاحة الجوية.

(د) القيام، على النحو الملائم، بتعزيز المبادرات الاقليمية والمشاركة بين الأقاليم والعالمية مع الدول المتعاقدة للنهوض بكفاءات الحركة الجوية لتخفيض استهلاك الوقود.

(هـ) تشجيع الدول المتعاقدة على تحسين كفاءة الحركة الجوية، الذي يؤدي الى وفورات في الانبعاثات وتقديم تقارير عن التقدم المحرز في هذا المجال.

(و) الطلب من الدول المتعاقدة تقديم قائمة حصر للاجراءات التي تتخذها لتقليل انبعاثات الطيران من بلدانها كل على حدة.

(ز) تعزيز استخدام الاجراءات والتقنيات الجديدة التي من المحتمل أن توفر منافع بيئية عند تشغيل الطائرات.

١٢- **تطلب** من المجلس تشجيع الدول والمعنيين بالأمر على ترويج وتداول أفضل أساليب العمل المطبقة بالمطارات في تخفيض الآثار الضارة لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني.

١٣- **تطلب** من المجلس تشجيع الدول والمعنيين بالأمر على اعداد نماذج لمراقبة التدفق وادارة الحركة الجوية تحقق المنافع البيئية المثلى.

١٤- **تطلب** من المجلس استحداث عملية تعمل عن طريقها الايكاف بصورة تعاونية مع أصحاب المصلحة لتحقيق تحسينات بيئية عن طريق البحوث والتكنولوجيا والعمليات.

[١٥- **تطلب** من المجلس وضع مؤشرات للأداء يمكن استخدامها لقياس آثار برامج محددة في تخفيض الأثر الضار لانبعاثات غازات الدفيئة واستحداث عملية لجمع المعلومات عن الاجراءات التي تتخذها الدول والاجراءات الاقليمية لتحديد أو تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة وتقييم آثارها.]

١٦- **تطلب** من الدول القيام بما يلي:

(أ) تشجيع البحث والتطوير الضروريين لتوفير تصاميم للمحركات والطائرات تكون أكثر كفاءة بيئياً.

(ب) الاسراع بوضع وتنفيذ طرق جوية لحرق الوقود بكفاءة واجراءات لخفض انبعاثات الطيران.

(ج) الاسراع بالجهود لتحقيق منافع بيئية من خلال تطبيق التقنيات القائمة على الأقمار الصناعية تحسن كفاءة الملاحة الجوية العمل بالاشتراك مع الايكاف لجلب هذه المنافع الى جميع الأقاليم والدول.

- (د) تعزيز التنسيق الفعال بين سلطاتها المعنية بالطيران في تصميم طرق جوية أنفع بيئياً واجراءات تشغيلية محسنة للطيران المدني الدولي.
- (هـ) تقليل الحواجز القانونية والأمنية والاقتصادية لاتاحة تنفيذ مفاهيم التشغيل الجديدة لادارة الحركة الجوية من أجل الاستخدام المتمم بالكفاءة بالبيئية للمجال الجوي.
- (و) التعاون في اكتساب قدرة اقليمية على القياس والرصد بغية اتاحة تقييم المنافع البيئية المكتسبة من التدابير الواردة أعلاه.

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

(أ) التدابير الطوعية

- (١) تشجع الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ اجراءات للحد من انبعاثات الطيران الدولي أو تخفيضها والمواظبة على ابلاغ الايكاو بها.
- (٢) تطلب من المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يحدّث الارشادات التي أعدها الايكاو لتلك التدابير، بما في ذلك اعداد نموذج اتفاق طوعي، وأن تتيح مثل هذه الخبرات لجميع الأطراف المعنية.

(ب) جبايات الانبعاثات

- (١) تؤكد استمرار صلاحية قرار المجلس الصادر في ١٩٩٦/١٢/٩ بشأن الجبايات المتعلقة بالانبعاثات.
- (٢) تقر بأن ارشادات الايكاو الحالية غير كافية في الوقت الراهن لتطبيق الرسوم على انبعاثات غازات الدفيئة على المستوى الدولي، بالرغم من أن فرض هذه الرسوم [بالاتفاق المشترك بين] الدول الأعضاء في احدى المنظمات الاقليمية للتكامل الاقتصادي [على الناقلين التابعين لهذه الدول] هو أمر غير مستبعد.

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

(ج) الاتجار بالانبعاثات

- (١) [تحث الدول المتعاقدة، إذا كان ذلك ملائماً، على تنفيذ نظام للاتجار بالانبعاثات على مشغلي طائرات دولة متعاقدة أخرى على أساس الاتفاق المشترك بين تلك الدولتين فقط].
- [تحث الدول المتعاقدة على، إذا كان ذلك ملائماً، أن تنفذ نظاماً للاتجار بالانبعاثات، مع مراعاة ما يترتب على ذلك من تأثيرات بالنسبة لجميع الأطراف المعنية].
- (٢) تطلب من الدول تقديم تقارير عن التطورات والنتائج والخبرات الجديدة في هذا المجال.

٣- **تطلب من المجلس:**

(أ) أن يعمل على تحديث الارشادات التي وضعتها الايكوا لدمج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الدول المتعاقدة للاتجار بالانبعاثات، لكي تستعمل الدول المتعاقدة تلك الارشادات، حسبما هو ملائم، وذلك بما يتوافق مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

(ب) أن يجري دراسات أخرى، حسبما هو ملائم، عن مختلف الجوانب المتعلقة بتنفيذ نظم الاتجار بالانبعاثات، وأن يقيم الجدوى الاقتصادية لأي نظم منشأة، مع مراعاة الأثر على الطيران ونموه في النظم الاقتصادية النامية.]

(ب) أن يجري تحليلاً اقتصادياً للأثر المالي لدمج 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 طبق بها على قطاعات أخرى بغية استخلاص بعض الدروس الملائمة التي تم تعلمها من أجل قطاع الطيران.]

(ج) أن يجري دراسات أخرى، حسبما هو ملائم، عن مختلف الجوانب المتعلقة بتنفيذ نظم الاتجار بالانبعاثات، مع مراعاة مبدأ المسؤولية المشتركة والمتباينة والقدرات المرتبطة بها].

(د) عمليات تعويض الكربون

(١) **تطلب من المجلس** دراسة احتمال إيجاد آليات لتعويض الكربون كوسيلة أخرى لتخفيف أثر 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 فيما يتعلق بانبعاثات الطيران.

(هـ) آلية التنمية النظيفة

(١) **تطلب من المجلس** أن يستشير أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بغية استكشاف طرق لاستخدام الأدوات المرنة مثل آلية التنمية النظيفة للطيران الدولي.]