

الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

سياسة الايكاو بشأن انبعاثات الطيران

الاضافة رقم (١)

الملخص التنفيذي

تقدم هذه الاضافة مشروع نص جديد ليحل محل المرفقات (أ) و(ح) و(ط) في قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥، بيان موحد بسياسات وممارسات الايكاو المستمرة في مجال حماية البيئة. ويتضمن مشروع النص الجديد الآن المرفقات (أ) و(ح) و(ط) و(ي) و(ك) و(ل).

الاجراء: يرجى من الجمعية العمومية مراجعة مشروع النص والموافقة على أن يحل محل المرفقات (أ) و(ح) و(ط) من قرار الجمعية العمومية ٣٥-٥.

مشروع قرار معروض على الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية بغرض اعتماده

الهيكل الجديد للمرفقات (أ) و(ح) و(ط) و(ي) و(ك) و(ل)

القرار ١/١٧: 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 استجدت منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية في مجال ضوضاء وانبعثات محركات الطائرات، بما في ذلك المواد الارشادية الجديدة للايكو عن التدابير القائمة على آليات السوق للحد من انبعثات الطيران أو تخفيضها،

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

فإن الجمعية العمومية:

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

المرفق (أ) — لمحة عامة

المرفق (ب) — وضع القواعد والتوصيات والاجراءات والمواد الارشادية بشأن نوعية البيئة

المرفق (ج) — السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

المرفق (د) — سحب الطائرات 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 — الفهم العلمي

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

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

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

٢- **تطلب** إلى المجلس أن يعرض على نظر كل دورة عادية تعقدها الجمعية العمومية بياناً موحداً بسياسات وممارسات الايكاف 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 مستقبلاً يمكن أن يساعد كثيراً على إيجاد 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 الايكاف 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 الموثوقة فيها وأفضل المعلومات المتوفرة عن آثار الطيران على البيئة ضرورية كي تعد الايكاف 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 دوراً في معالجة آثار انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة على المناخ العالمي، وأنه ينبغي أن تعالج الدول، فردياً أو جماعياً على أساس إقليمي، 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.

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

٣- **تطلب** إلى المجلس أن يقيّم بانتظام الوضع 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 الوضع الحالي والمستقبلي لضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات وعن سياسة الايكاو وموادها الارشادية في مجال البيئة بطريقة ملائمة، من خلال تقديم التقارير المنظمة 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 سلباً على التطور المنتظم والمستدام للطيران المدني الدولي.

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 انخفاضاً كبيراً خلال العقود القليلة الماضية.

ولما كانت آثار انبعاثات الطيران من أكاسيد النيتروجين والهباء والانبعاثات الغازية الأخرى في حاجة إلى مزيد من التقويم والفهم.

ولما كانت أغلبية عمليات الطائرات الدولية وحرر 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 الإسهام في التركيزات الاجمالية، وعدد السكان المعرضين لها في الإقليم قيد النظر.

ولما كانت الايكوا قد وضعت معايير فنية وعززت تطوير الإجراءات التشغيلية التي أحدثت تخفيضاً كبيراً في تلوث نوعية الهواء المحلي من الطائرات.

ولما كانت المادة الخامسة عشرة من اتفاقية الطيران المدني الدولي تتضمن أحكاماً تتعلق برسوم المطارات والرسوم المماثلة، بما في ذلك مبدأ عدم التمييز، وكانت الايكوا قد أعدت إرشادات سياسية للدول المتعاقدة بشأن الرسوم (سياسات الايكوا بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، Doc 9082) بما في ذلك إرشادات محددة بشأن الرسوم المتصلة بالضوضاء والرسوم المتصلة بالانبعاثات من أجل نوعية الهواء المحلي.

ولما كان مجلس الايكوا قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ قراراً فيه السياسات المؤقتة بشأن فرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات، أوصي فيه بشدة بأن أي 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 وإرشادية تتعلق باستخدام الرسوم المتصلة بالانبعاثات لمعالجة أثر انبعاثات محركات الطائرات في المطارات أو حولها.

وإن 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 حالياً على هذه المسألة.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس أن يرصد ما تسببه انبعاثات الطيران والجسيمات وأكاسيد النتروجين والغازات الأخرى ويطور معرفته بها، بالتعاون مع الهيئات الدولية المختصة الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية من آثار على رفاهية البشر وصحتهم وأن ينشر المعلومات في هذا الصدد.

٢- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع قواعد قياسية ممكنة التنفيذ فنياً ومفيدة بيئياً ومعقولة اقتصادياً للمضي في تخفيض تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

٣- **تطلب** من المجلس مواصلة عمله على وضع أهداف تكنولوجية وتشغيلية طويلة الأجل فيما يتعلق بالمسائل البيئية للطيران، بما في ذلك أكاسيد النتروجين المنبعثة من الطائرات.

٤- **تطلب** من المجلس مواصلة تعزيز التحسينات التشغيلية وتحسينات الحركة الجوية التي تقلل تأثير تلوث الهواء المحلي من الطائرات.

٥- **تشجع** الدول المتعاقدة والأطراف المعنية الأخرى على اتخاذ إجراءات 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 إرشادية بشأن المسائل المتعلقة بتقييم نوعية الهواء المتصلة بالمطارات وتطلب من المجلس أن يتابع هذا النشاط على نحو فعال، بهدف اكمال إرشادات 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 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.

٩- **تحث** الدول المتعاقدة على ضمان أعلى مستوى عملي من التوافق وإن تراعي على النحو الواجب سياسات الايكاو وإرشاداتها بشأن رسوم الانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي.

المرفق (ط)

أثر الطيران على المناخ العالمي — الفهم العلمي

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

١- **تطلب** من المجلس ما يلي:

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

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

٢- **تحت** الدول على ما يلي:

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

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

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

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

المرفق (ي)

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

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

وإدراكا لمبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة والقدرات المرتبطة بها ، كما هو وارد في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو، ومبدأ عدم التمييز مما يعزز عمليات التخطيط وتطوير الطيران المدني.

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 (الأطراف في المرفق الأول) مواصلة الحد أو خفض من غازات الدفيئة من "وقود الطائرات" (الطيران الدولي)، وذلك بالعمل من خلال الأيكاو (المادة ٢-٢).

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

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

تطلب من المجلس ما يلي:

أ) ضمان أن تمارس الأيكاو دورها القيادي بصورة مستمرة في المسائل البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة [بحيث تكون قادرة على المساهمة في المناقشات حول العمل التعاوني طويل الأجل في المستقبل في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ .]

ب) مواصلة دراسة الخيارات السياسية لتحديد أو تخفيض أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة ووضع اقتراحات محددة واسداء مشورة في أقرب وقت ممكن لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم

المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، تتضمن حلولاً فنية وتدابير قائمة على آليات السوق، وتراعي الآثار المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للبلدان النامية والبلدان المتقدمة على السواء.

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

المرفق (ك)

برنامج عمل الايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

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

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

وإقراراً بمبادئ عدم التمييز و إتاحة فرص متكافئة وعادلة لتطوير الطيران المدني الدولي المتضمنة في اتفاقية شيكاغو، فضلاً عن المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤوليات المشتركة والمتباينة في نفس الوقت والقدرات ذات الصلة التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو،

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

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

٢- **تطلب** إلى المجلس ما يلي:

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

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

١) التدابير الطوعية (مثل التعويض).

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

— اتخاذ تدابير تشغيلية أكثر كفاءة؛

— إجراء تحسينات في ادارة الحركة الجوية؛

— تقديم حوافز اقتصادية ايجابية؛

— اتخاذ تدابير قائمة على آليات السوق.

٢) تحديد الوسائل التي يمكن بها قياس التقدم المحرز؛

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

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

ب) الدعوة لعقد اجتماع رفيع المستوى لاستعراض برنامج العمل الذي يوصي به الفريق، يعقد في وقت مناسب، على ألا يكون ذلك قبل انعقاد مؤتمر الأطراف الخامس عشر لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ المقرر عقده في ديسمبر ٢٠٠٩.

٣- **تطلب** من المجلس، الذي يعمل من خلال لجنة حماية البيئة، أن يواصل تطوير وتحديث الارشادات المقدمة للدول المتعاقدة بشأن تطبيق تدابير ترمي إلى الحد أو خفض من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة، وإجراء مزيد من الدراسات بهدف تخفيف أثر الطيران على تغير المناخ؛

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

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

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

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

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

٩- **تطلب** من مشغلي المطارات تحسين كفاءة عمليات الجانب الجوي وتنفيذ تدابير تحقق الكفاءة في الجانب الأرضي من أجل تخفيض كثافة الكربون مع تقديم تقارير سنوية إلى الايكاو؛

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

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

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

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

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

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

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

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

(د) تشجيع حسبا يكون ملائما، المبادرات الإقليمية والمبادرات بين الأقاليم والمبادرات العالمية مع الدول المتعاقدة لرفع كفاءة الحركة الجوية من أجل خفض استهلاك الوقود.

(هـ) تشجيع الدول المتعاقدة على تحسين كفاءة الحركة الجوية مما يؤدي الى تقليل الانبعاثات، وتقديم تقرير عن التقدم المحرز في هذا المجال.

(و) الطلب من الدول المتعاقدة أن تقدم قائمة بالإجراءات التي تتخذها لخفض انبعاثات الطيران فيها.

(ز) تشجيع على استخدام الإجراءات والتكنولوجيات الجديدة التي لها القدرة على تحقيق فوائد بيئية بالنسبة لتشغيل الطائرات.

١٢ - **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على نشر وتبادل أفضل الممارسات المطبقة في المطارات لخفض الآثار السلبية لانبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني.

١٣ - **تطلب** من المجلس أن يشجع الدول والجهات المعنية على إعداد نماذج مراقبة التدفق وإدارة الحركة الجوية لتحقيق الفوائد البيئية المثلى.

١٤ - **تطلب** من الدول المتعاقدة ما يلي:

(أ) تشجيع أعمال البحوث والتنمية اللازمة لجعل تصميمات المحركات والطائرات أكثر كفاءة بالنسبة للبيئة.

(ب) تعجيل تطوير وتنفيذ الطرق التي تحقق الكفاءة في استهلاك الوقود والإجراءات التي تخفض انبعاثات الطيران.

(ج) تعجيل الجهود الرامية الى تحقيق الفوائد البيئية من خلال تطبيق التكنولوجيات المبنية على الأقمار الصناعية من أجل تحسين كفاءة الملاحة الجوية والعمل مع الايكاو على تعميم هذه الفوائد على جميع الأقاليم والدول.

(د) تشجيع فعالية التنسيق بين سلطاتها العاملة في قطاع الطيران لدى رسم الطرق الجوية التي تحقق نتائج أفضل بالنسبة للبيئة وتحسين الإجراءات التشغيلية في الطيران المدني الدولي.

(هـ) التقليل من العوائق القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من العوائق المؤسسية بما يسمح بتنفيذ المفاهيم التشغيلية الجديدة في إدارة الحركة الجوية لاستخدام المجال الجوي بكفاءة بالنسبة للبيئة.

(و) التعاون في بناء قدرات القياس والرصد الإقليمية بما يسمح بتقييم الفوائد البيئية الناجمة عن التدابير المذكورة أعلاه.

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

المرفق (ل)

التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

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

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

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

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

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

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

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

ولما كان مجلس الايكاو قد اعتمد في ١٩٩٦/١٢/٩ بيانا مؤقتا بالسياسات المتعلقة بفرض الرسوم والضرائب على الانبعاثات في صورة قرار، يوصي فيه بشدة بأن أي من تلك الجبايات يجب أن تكون في صورة رسوم لا ضرائب، وبأن الأموال المحصلة ينبغي أن تستخدم في المقام الأول للتخفيف من أثر انبعاثات محركات الطائرات على البيئة.

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

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

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

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

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

فان الجمعية العمومية:

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

أ) رسوم وجبايات الانبعاثات

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

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

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

ب) الاتجار بالانبعاثات

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

[**تحت** الدول المتعاقدة، إذا كان ذلك ملائماً، على تنفيذ نظام للاتجار بالانبعاثات، مع إيلاء الاعتبار الواجب لآثار ذلك على جميع الأطراف المعنية.

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

(٣) - **تطلب** من المجلس:

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

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

(ج) أن يجري تحليلاً اقتصادياً للأثر المالي لإدراج الانبعاثات من الطيران الدولي في خطط الاتجار القائمة واستعراض ما كُتب عن تحليل تكاليف ومنافع نظم الاتجار القائمة مع التركيز بصفة خاصة على الكيفية التي طبق بها على قطاعات أخرى بغية استخلاص بعض الدروس المستفادة للملائمة لقطاع الطيران.].

(ج) 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 في شأن انبعاثات الطيران.

(د) آلية التنمية النظيفة

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

— انتهى —