

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥: حماية البيئة

المشاكل بسبب حظر الطيران ليلا في بعض أنحاء العالم

(وثيقة مقدمة من الهند)

ملخص

تعرض هذه الوثيقة المشاكل بسبب حظر الطيران ليلا في بعض أنحاء العالم، مما يؤدي الى وضع قيود على سعة ادارة الحركة الجوية. وتؤدي مثل هذه القيود، اضافة الى زيادة حجم الحركة، الى ازدحام الحركة الجوية وخلل في توازن استخدام البنية الأساسية للطيران. وتوجد حاجة لاعادة النظر في ضرورة استمرار الحظر ليلا، بغية اتاحة المطارات بشكل غير محدود ولتعزيز السعة بغية استيفاء الطلب على الحركة دون اضافات الى الهيكل الأساسي، ودون التأثير على اجراءات السلامة.

١ - مقدمة

يعتبر توفير خدمات نقل جوي تتسم بالكفاءة والجدوى ذو أهمية اقتصادية حيوية. ويؤدي الاجراء المتبع بفرض الحظر ليلا على المطارات في بعض أنحاء العالم الى فرض قيود على الحركة والى الازدحام. وتطراً هذه الحالة نظراً للقوانين الوطنية لبعض البلدان التي تفرض الحظر ليلا على عمليات النقل الجوي في سبيل راحة المجتمع المحلي. وتؤثر هذه القيود سلبياً على توفر الخانات الزمنية في هذه المطارات. كما أنها تؤدي الى مشاكل في عدد كبير من البلدان، خاصة في البلدان النامية، التي تكون مضطرة للتعامل مع حجم كبير من العمليات الدولية المنتظمة خلال ساعات ليلية، مما يؤدي الى خلل في توازن استخدام تسهيلاتهما. ومن ناحية تواجه البنية الأساسية للمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ازدحاما حادا خلال فترات معينة ليلا، ومن ناحية أخرى فمعظمها خلال النهار لا يستخدم تقريبا. ويزدحم المجال الجوي كذلك خلال ساعات الليل مما يوتر وحدات مراقبة الحركة الجوية.

وطلرت الحاجة الى فرض الحظر ليلا نظراً للتخطيط غير السليم لمدن المطارات. وأصبحت العديد من المطارات التي تقع خارج المدن محاطة بمناطق ذات سكان لأنه أتيح بإنشاء مدن حول المطارات دون تخطيط سليم. وسعياً لراحة نسبة قليلة من السكان المقيمين حول المطارات، فرضت قيود على العمليات من المطارات التي تؤدي الى مشاكل وازعاج في مدن أخرى. وينبغي ألا يتأثر المسافرون ومجتمع الطيران من التخطيط غير السليم للمدن.

٢- المسائل المرتبطة بالحظر ليلا

١-٢ طرأت الحاجة لفرض حظر على العمليات ليلا في بعض المطارات نظرا للمستويات المرتفعة من الضوضاء التي تسببها الطائرات ذات التصاميم القديمة مقارنة بمستويات ضوضاء الطائرات الحالية، وذلك لأنها كانت لا تستوفي سوى مقتضيات الضوضاء الواردة في الفصل الثاني من اتفاقية الايكاو. ولا تصدر عن طائرة حالية تستوفي مقتضيات الفصل الثالث الا مستوى أقل بكثير من الضوضاء. كذلك فان الطائرة التي تضم الى الأسطول هي أقل ضوضاء بحوالي ٢٠ dB عن طائرات ٣٠ عاما مضت. ويمثل ذلك تخفيضا بقدر ٧٥٪ من الضوضاء. ومن المتوقع أيضا أن تصدر محركات الطائرات في المستقبل مستويات ضوضاء أدنى.

٢-٢ يؤثر الحظر ليلا المتبع في العديد من المطارات حول العالم سلبا على سعة ادارة الحركة الجوية والبنية الأساسية في المطارات الأخرى. وتؤدي مثل هذه القيود على عمليات الحركة الجوية الى خلل في التوازن عند التعامل مع السعة، وانحراف في مقتضيات البنية الأساسية واجراءات التشغيل، مما من شأنه أن يؤدي الى التأثير على السلامة وعلى القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو. ولا تؤدي قيود الحظر ليلا الى شل نمو عمليات النقل الجوي وحسب بل وتكون غير مؤاتية للمسافرين.

٣-٢ يوجد العديد من المطارات التي ينبغي أن تتعامل مع طلب متزايد على الحركة الجوية وهي تواجه قيودا متمثلة في قوانينها الوطنية بشأن البيئة مما يؤدي الى فرض الحظر ليلا. وتؤثر مثل هذه القيود على الحركة الجوية سلبا على سعة التعامل مع الحركة الجوية في العديد من المطارات الأخرى أيضا. وتوجد حاجة لمراجعة استمرار الحظر ليلا في المطارات، كي يصبح المطار متاحا طوال اليوم للعمليات. ومن شأن ذلك أيضا أن يؤدي الى الاستخدام الأمثل للبنية الأساسية للمطار في مطارات أخرى تتأثر بفرض الحظر ليلا في بعض المطارات الأخرى.

٤-٢ الطلب على الرحلات ليلا

١-٤-٢ لا تستطيع شركات الطيران أن تحقق ربحا الا اذا توفر قدر كاف من الركاب أو البضائع الذين يرغبون في خدماتها بأسعار تغطي تكاليفها. ويمكن أن تؤثر عدة عوامل أخرى على خيار المستهلك، اذ ربما يكون أهمها هي أن تكون الخدمة مناسبة، ويرتبط ذلك في الحقيقة بالتوقيت وتواتر الرحلات. ويمكن أن تؤثر اتاحة السعة نهارا بالطلب على الرحلات ليلا. ولم تزل الأهمية الاقتصادية للرحلات ليلا تحدد بشكل رئيسي من خلال دورها في اتاحة استخدام فعال للطائرة من قبل شركات الطيران.

٢-٤-٢ عادة من تكون الرحلات ليلا ضرورية لتوفير مستويات تنافسية من الخدمة. أما الرحلات التي تستغرق وقتا طويلا، وتكون في الفترة الليلية، فهي عادة ما تكون عبر عدة مناطق ذات توقيت زمني مختلف مما يحد من نطاق جدول الرحلات ومدى التوصل الى الخدمات الإقليمية في كل طرف. وتستطيع الخدمات على مدة أطول استكمال رحلاتها بدون توقف، سواء نظرا للتحسن في تصميم الطائرات، أو لاستطاعتها اتباع طريق مباشر بشكل أكبر، أو اتباع طرق أقصر، أو مزيج من الاثنين.

٥-٢ على ضوء التقدم التكنولوجي والتحسينات المحرزة في مستوى الضوضاء، لم تعد تبرز القيود المفروضة على العمليات بحجة المستوى المرتفع من الضوضاء. لذا حان موعد مراجعة هذه القيود وتخفيف الحظر ليلا.

٦-٢ سوف يتاح المزيد من السعة في المطارات وسوف تستطيع الحركة الجوية العمل دون كثير من القيود. ومن شأن سعة تشغيل المطارات أن تزداد بشكل كبير دون الحاجة الى وضع بنية أساسية أو اجراءات تشغيل معقدة.

٣- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة للاحاطة علما بمحتوى الوثيقة والتوصل الى ما يلي:

أ) أن الحظر ليلا على عمليات خدمات النقل الجوي التي تفرضها بعض البلدان والتي تؤدي الى وضع قيود على الخانات الزمنية وبالتالي خلل في التوازن في استخدام حقوق الحركة، أصبحت تمثل عائقا في التوصل الى السوق وأمام نمو عمليات النقل الجوي وبالتالي ينبغي الغاؤه.

ب) ينبغي أن يستند كل صناع القرارات الى بحوث جدية بشأن أثر حظر الطيران ليلا. وينبغي أن تعمل كل الأطراف المعنية معا للتوصل الى حل متوازن مع صناعة الحركة الجوية اضافة الى سكان المدن القريبة من المطارات.

ج) ينبغي على جميع الدول أن تتبع القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو بشكل تام، وألا تفرض أي دولة قواعد من جانب واحد تتعدى نطاق هذه القواعد والتوصيات، مما من شأنه أن يؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي للدول الأخرى.

- انتهى -