



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

سياسات الإيكاو بشأن القيود التشغيلية المتعلقة بالضوضاء

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (الإيكاو))

التفتيح رقم ١

الموجز التنفيذي

ليس المقصود من معايير الضوضاء الواردة في الملحق ١٦ أن تفرض قيوداً تشغيلية على الطائرات. على العكس من ذلك، ينبغي أن تخلق معايير الترخيص في الإيكاو الاستقرار التنظيمي اللازم للمشغلين. وبالنظر إلى الطابع الدولي للنقل الجوي والعمر الطويل للطائرات، يجب أن يتأكد المشغلون من أن الطائرات المرخصة وفقاً لكافة المعايير الدولية المطبقة يمكن تشغيلها في جميع أنحاء العالم خلال كامل حياتها ودون قيود لا مبرر لها التي تعيق النقل الجوي الدولي. لذلك تؤيد الإيكاو التوصية التي قدمتها لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران أنه ينبغي على الدول الامتناع عن فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تمثل لمعيار ترخيص الضوضاء الوارد في الملحق ١٦ المجلد الأول، الفصل ٤ و/أو ١٤. كما تعارض الإيكاو بشدة أي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات التي تمثل لمعايير ترخيص الضوضاء في المجلد ١، الفصل ٣ من الملحق ١٦.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية على القيام بما يلي:

أ) النظر في إدخال تعديلات على القرار ألف ٣٧-١٨ المقترح في الفقرة ٣.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (ج) - حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي
الآثار المالية:	ليس هنالك أية موارد إضافية مطلوبة
المراجع:	مسودة مشروع اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران - الجزء ٤، الاجتماع التاسع، مونتريال ٤-١٥ شباط/فبراير ٢٠١٣، CAEP/9-DP/6

¹ النسخ العربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من إيكاو.

١- مقدمة

١-١ كانت القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها التابعة للإيكاو، والزيادات الدورية في مستويات الصرامة، وسيلة هامة لتأمين التحسينات التكنولوجية والحد من الضوضاء عند المصدر. ومنذ اعتماد أول قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها لضوضاء الطائرات في عام ١٩٧١، تم تحقيق تحسينات كبيرة فيما يتعلق بأداء ضجيج الطائرات. ووفقاً للإيكاو، فإن الطائرات الحالية أكثر هدوءاً بنسبة تصل إلى ٧٥% الآن مما كانت عليه منذ ٥٠ عاماً.

٢-١ في اجتماعها التاسع، أوصت لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران أن يعتمد مجلس الإيكاو معيار ترخيص جديد لضوضاء الطائرات، المشار إليه باسم "الفصل ١٤". وعلى الرغم من أن تحليل فعالية التكاليف الذي قامت به لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران اقترح أن معياراً جديداً يمثل انخفاض الضوضاء بنسبة ٥ EPNdB (المستوى الفعلي للضجيج المحسوس معبراً عنه بالديسيبل) المتعلقة بمستويات ترخيص الضوضاء من الفصل ٤ سيكون أكثر فعالية من حيث التكلفة، اختارت لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران أن توصي بتخفيض ٧ EPNdB. وفيما كانت تدعم أصلاً تخفيض 5 EPNdB، وافقت الإيكاو مع نتائج لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران باعتبارها خطوة قوية إلى الأمام في التصدي للضوضاء عند المصدر.

٣-١ بالنظر إلى الطابع الدولي للنقل الجوي والعمر الطويل للطائرات، يجب أن يتأكد المشغلون من أن الطائرات المرخصة وفقاً للمعايير الدولية المطبقة يمكن تشغيلها في جميع أنحاء العالم خلال كامل حياتها ودون قيود لا مبرر لها التي تعيق النقل الجوي الدولي. ولذلك، فإن معايير الضوضاء في الملحق ١٦، المجلد ١ لا تقصد إدخال قيود تشغيلية على الطائرات. وقد اعترفت لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران بذلك عندما رافقت توصيتها في دعم معيار الفصل ١٤ بالتوصية التالية:

التوصية ٩/٣ - الامتناع عن إدخال القيود التشغيلية.

يتم حث الدول على عدم فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تمتثل لمعيار ترخيص الضوضاء في الملحق ١٦ المجلد الأول، الفصل ٤ و/أو ١٤.

٤-١ يوفر نهج الإيكاو المتوازن عملية شفافة لإدارة مشاكل الضوضاء الظاهرة على أساس كل مطار على حدة. ويعترف ويقوم على مبدأ أن الحلول تحتاج إلى أن تكون متلائمة مع الخصائص المحددة للمطار المعني. ويتعلق باستكشاف أربعة عناصر رئيسية، وهي تقليص الضوضاء من المصدر، تخطيط وإدارة استخدام الأراضي، الإجراءات الفعالة والقيود التشغيلية للتخفيف من الضوضاء، بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأفضل طريقة فعالة التكلفة. وتستمر هذه السياسة بتوفير المزيد من الفرص لإدارة ضوضاء الطائرات على أساس محلي، ضمن إطار متفق عليه دولياً.

٢- المناقشة

١-٢ تؤدي سياسات الإيكاو الحالية بالنسبة لقيود التشغيل إلى توازن مهم بين تمكين الدول لاتخاذ كافة التدابير المناسبة لمعالجة مشاكل الضجيج وفقاً للنهج المتوازن والحفاظ على الاستقرار التنظيمي والقدرة على التنبؤ المطلوبة من قبل مشغلي الطائرات.

٢-٢ بحث القرار ألف ٣٧-١٨، المرفق هاء، الدول على "عدم فرض أية قيود تشغيلية في أي مطار قبل تقييم كامل التدابير المتاحة لمعالجة مشكلة الضوضاء في المطار المعني وفقاً للنهج المتوازن". كما يعكس القرار ألف ٣٧-١٨،

الملحق هاء الاتفاق بين الدول الأعضاء في الإيكاو عندما تمّ اعتماد معيار ترخيص الضوضاء في الفصل ٤ الذي مفاده أن الطائرات التي تمتلك لهذا المعيار لا ينبغي أن تخضع لقيود تشغيلية.

٣-٢ يتوقع القرار ألف ٣٧-١٨، الملحق دال إمكانية قيام الدول بالتخلص التدريجي من الطائرات التي تمتلك لمعايير ترخيص الضوضاء في المجلد الأول، الفصل ٢ من الملحق ١٦ ولكنها تتجاوز مستويات الضوضاء في المجلد الأول، الفصل ٣ من الملحق ١٦. ومع ذلك، يحث القرار ألف ٣٧-١٨، الملحق دال أيضاً الدول على عدم ادخال تدابير للتخلص التدريجي من الطائرات التي تمتلك لمعايير ترخيص الضوضاء في المجلد الأول، الفصلين ٣ أو ٤ من المرفق ١٦.

٤-٢ تدعو الإياتا الدورة الـ ٣٨ للجمعية العمومية للإيكاو للتأكيد مجدداً على السياسات المنصوص عليها في الملاحق دال وهاء من القرار ألف ٣٧-١٨، ولإتباع توصية من لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران من أن "يتمّ حث الدول على عدم إدخال القيود التشغيلية على الطائرات التي تمتلك بمعايير ترخيص الضوضاء من الملحق ١٦ المجلد الأول، الفصل ٤ و/أو ١٤".

٥-٢ تعارض الإياتا بشدة أي تدبير من شأنه أن يؤدي إلى التخلص التدريجي من الطائرات التي تمتلك لمعايير ترخيص الضوضاء في المجلد ١، الفصل ٣ من الملحق ١٦. ففي الواقع، ينبغي تفضيل تنفيذ النهج المتوازن بدلاً من التخلص التدريجي لفظ لبعض الفئات من الطائرات المستندة إلى الضجيج في كافة المطارات في دولة أو أكثر. وبمقتضى سياسات الإيكاو الحالية، لدى الدول بالفعل إمكانية إدخال قيود تشغيلية مستندة إلى الضجيج على بعض الفئات من الطائرات في مطارات محددة شريطة أن يتقرر ذلك وفقاً للنهج المتوازن. ومثل هذا الاحتمال أكثر انسجاماً مع النهج المتوازن الذي يتطلب أن التدابير الإلزامية لتخفيف الضوضاء يجب فقط إدخالها في المطارات حيث ثبت وجود مشكلة الضوضاء فيها وأن أي إجراء يجب أن يكون متلائماً مع مشكلة الضوضاء في المطار المعني.

٦-٢ في العديد من المطارات، لا تزال القدرة على تحسين بيئة الضوضاء من خلال تحسين تخطيط وإدارة استخدام الأراضي تُستخدم بشكل غير كافٍ. وعلى وجه الخصوص، قوض الزحف العمراني حول المطارات التقدم المحرز من خلال الحد من الضوضاء عند المصدر.

٧-٢ وعلاوة على ذلك، تمّ التعهّد بالعمل الذي أدى إلى توصية من قبل لجنة الإيكاو المعنية بحماية بيئة الطيران للحصول على معيار جديد لترخيص الضوضاء في المجلد الأول، الفصل ١٤ من الملحق ١٦ بحسب اتفاق داخل اللجنة من أنه لن يتمّ أخذ التخلص التدريجي بعين الاعتبار.

٣- الخلاصة

١-٣ تدعو الإياتا الجمعية العمومية للنظر في التعديلات التالية للقرار ألف ٣٧-١٨، الملحق دال:

...

حيث أن لجنة حماية بيئة الطيران استنتجت أن التخلص التدريجي العام من عمليات طائرات الفصل ٣ من قبل كافة الدول التي فرضت التخلص التدريجي لعمليات طائرات الفصل ٢ غير مدعومة على أساس التكاليف والمنافع وتعهدت القيام بالعمل الذي أدى إلى توصية جديدة لترخيص الضوضاء في المجلد الأول، من الملحق ١٦ على أساس أن تخلصاً تدريجياً جديداً لا ينبغي أن يؤخذ بعين الاعتبار؛

...

فإن الجمعية العمومية:

...

٤- تحت الدول على عدم إدخال تدابير للتخلص التدريجي من الطائرات التي تمتثل، من خلال إما الترخيص الأصلي أو إعادة الترخيص، مع معايير ترخيص الضوضاء في المجلد الأول، الفصول ٣، ٤ أو أي فصل جديد يُضاف إلى الملحق ١٦؛

...

٣-٢ تدعو الإيادات الجمعية العمومية للنظر في التعديلات التالية للقرار ألف ٣٧-١٨، الملحق هاء:

...

حيث أنه من المتوقع إجراء مزيد من التخفيضات في الضوضاء عند المصدر نتيجة لاعتماد معايير جديدة لترخيص الضوضاء في المجلد الأول من الملحق ١٦ من خلال استيعاب تكنولوجيا الحد من الضوضاء في الأسطول؛

...

حيث أوصت لجنة حماية بيئة الطيران إلى حث الدول على عدم فرض قيود تشغيلية على الطائرات التي تمتثل للمعايير القائمة لترخيص الضوضاء في المجلد الأول، الفصل ٤ من الملحق ١٦ أو معياره الجديد المقترح؛

...

فإن الجمعية العمومية:

...

٤. تحت الدول على عدم إدخال أية قيود تشغيلية على الطائرات التي تمتثل، من خلال إما الترخيص الأصلي أو إعادة الترخيص، مع معايير الضوضاء في المجلد الأول، الفصل ٤ أو أي فصل جديد يُضاف إلى الملحق ١٦.

-انتهى-