



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥: حماية البيئة - أحكام عامة، ضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي - السياسات والتوحيد القياسي

آراء المجلس الدولي للمطارات بصدد إعادة الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة، وإعداد القواعد والتوصيات الدولية المناسبة

(مقدمة من المجلس الدولي للمطارات (ACI))

#### الموجز التنفيذي

يُقر المجلس الدولي للمطارات (ACI) بالتقدم الذي أحرزته لجنة حماية بيئة الطيران (CAEP) التابعة للإيكاو خلال دورتها الماضية (CAEP/11)، كما يرحب بإجراء الدراسة الاستكشافية حول الطائرات الأسرع من الصوت. ويرى المجلس أنه من الضروري إبلاغ الدول بالأثر المحتمل للطائرات الأسرع من الصوت الجديدة من حيث الضوضاء والانبعاثات حتى تستطيع تلك الدول أن تتخذ قرارات مستندة إلى المعلومات فيما يتعلق بأي تقييد في القواعد والتوصيات الدولية (SARPs). ويتوقع المجلس الدولي للمطارات أن تعالج الدراسة الاستكشافية على نحو أفضل كافة آثار تلك الطائرات.

كما أنه من الضروري أن يُستكمل إعداد القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) اللازمة في وقت مناسب لتلبية احتياجات الصناعة، دون الإخلال بالجوانب المتعلقة بتصميم وتشغيل الطائرات الأسرع من الصوت، التي قد تؤثر على البيئة وعمليات المطارات والجمهور العام. وسيكون من اللازم المحافظة على التوازن بين كل هذه الجوانب خلال هذه العملية.

وحتى تلقى الطائرات الأسرع من الصوت قبول المجتمعات المحلية المتواجدة في الأماكن المحيطة بالمطارات، ينبغي ألا تسبب مستوى من الضوضاء أعلى من الطائرات دون الصوتية خلال عملياتها في المستوى دون الصوتي، ولا بد أن تتوافق والقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الحالية والمستقبلية الخاصة بالضوضاء وانبعاثات الطائرات دون الصوتية. وعلاوة على ذلك، ينبغي للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الخاصة بالطائرات خلال الرحلة أن تعالج مسألة الفرقة الصوتية وأثر عمليات الطائرات الأسرع من الصوت على الجمهور العام. ولا بد من الأخذ في الحسبان المسائل ذات الصلة بتكامل عمليات الحركة الجوية، بما في ذلك سرعة الاقتراب، والفصل، و منحني الانزلاق، وشغل المدرج.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الإقرار بآراء المجلس الدولي للمطارات بصدد وضع قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالطائرات الأسرع من الصوت؛

ب) تعديل قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم A39-1 - المرفق (ز) - بحذف الإشارة إلى الفرقة الصوتية؛

ج) الطلب إلى المجلس وضع قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالضوضاء والانبعاثات التي تحدثها

<sup>1</sup> قدم المجلس الدولي للمطارات هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية والصينية.

|   |   |
|---|---|
| الطائرات الأسرع من الصوت، من شأنها أن تعزز التنمية المستدامة للطيران الدولي؛ و  |   |
| (د) الإقرار بأن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة يجب ألا يعوق تدفق حركة الطائرات الأخرى، أو يؤدي إلى خسارة في السعة، أو يُفضي عن غير قصد إلى تقليل الفعالية أو الأثر البيئي في أي من جوانب منظومة الطيران. |   |
| الأهداف الاستراتيجية:   | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي - حماية البيئة  |
| الأثار المالية:   | لا حاجة إلى موارد إضافية  |
| المراجع:  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• A40-WP/54-EX/21</li> <li>• A40-WP/57-EX/24</li> <li>• A40-WP/354-EX/148 (Information Paper)</li> </ul> |

## ١ - المقدمة

١-١ قد تُعاد الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة في بداية عام ٢٠٢٣. وتعكف لجنة حماية بيئة الطيران (CAEP) حالياً على إعداد قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالضوضاء والانبعاثات التي تحدثها الطائرات الأسرع من الصوت. يدعم المجلس الدولي للمطارات بالكامل عمل لجنة حماية بيئة الطيران (CAEP)، كما يقر بحاجة الإيكاو للقيام في الوقت المناسب بإعداد قواعد وتوصيات دولية (SARPs) من شأنها أن تعزز التنمية المستدامة المتوائمة للطيران الدولي.

٢-١ إلا أن المجلس الدولي للمطارات يشعر بالقلق تجاه عدم قدرة المصنعين على تقديم دليل على أن الطائرات الأسرع من الصوت ستستوفي شروط أحدث القواعد والتوصيات الدولية التي تضعها الإيكاو بالنسبة للطائرات دون الصوتية ذات نفس الكتلة القصوى عند الإقلاع (MTOM). وأخذاً في الاعتبار الضغط الكبير الذي تتعرض إليه المطارات من أجل تخفيض أثر الضوضاء والانبعاثات في الأماكن المحيطة بها، وتخفيض أثر الطيران على المجتمعات المحلية في محيطها، يرى المجلس الدولي للمطارات أن إعادة الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة ينبغي ألا يقوض جهود وإنجازات القائمين على الصناعة خلال العقود المنصرمة. وهذا أمر قد يؤثر على صناعة الطيران برمتها.

٣-١ وعلاوة على ذلك، وأخذاً بعين الاعتبار أحدث دليل علمي أعلنت عنه الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC) الذي يؤكد على الحاجة إلى الحد من الاحترار العالمي في حدود ١,٥ درجة مئوية، فقد أصبح من الضروري التأكد من أن إعادة أساطيل الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة لن يدفع إلى الوراثة التحسينات التي تمت خلال عقود من الزمن في كفاءة حرق الوقود.

## ٢ - الضوضاء

١-٢ في تقييمه لأثر ضوضاء الطائرات الأسرع من الضوضاء على المجتمعات المحلية، يخشى المجلس الدولي للمطارات من عدم تَمَكُّن المنهجيات المتبعة حالياً في عملية ترخيص الطائرات دون الصوتية من تغطية كل المميزات التشغيلية للطائرات الأسرع من الصوت. وينبغي أن تعالج الإيكاو هذا التحدي على نحو سليم، حيث أن عدم تناول هذا الأمر قد يقلل من شأن جهود وإنجازات أوساط صناعة الطيران في معالجة الضوضاء داخل المطارات وحولها. وبالنسبة للمطارات، قد يؤثر هذا الأمر سلباً على العلاقة التي طالما حاول أعضاء مجلسنا الدولي إقامتها مع المجتمعات المحلية المحيطة بهم. وبالنسبة لأصحاب الشأن الآخرين في قطاع الطيران، قد تُثار دعوات إلى تقييد العمليات أو التدابير الأخرى، مما قد يُقوض من فرص سد الطلب المتزايد في قطاع الخدمات الجوية.

٢-٢ وبناءً عليه، فإن المجلس الدولي للمطارات يؤيد الاتفاق الذي توصلت إليه لجنة حماية بيئة الطيران في اجتماعها الحادي عشر المنعقد في فبراير ٢٠١٩ بصدد إجراء دراسة استكشافية، ويتوقع المجلس أن توفر الدراسة تقييماً للأثر المحتمل للضوضاء على المجتمعات المحلية. ومن المنتظر أن توفر نتائج الدراسة للجنة حماية بيئة الطيران فهماً أفضل لأثر ضوضاء المطارات الناتج عن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة، دون الحكم المسبق بشأن الحاجة إلى خيارات صارمة في المستقبل. وسوف يشارك المجلس الدولي للمطارات بصورة كاملة في إجراء هذه الدراسة مستفيداً من المشورة العملية وخبرة عضويته العالمية.

### ٣- الانبعاثات

١-٣ إن تقرير الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ الصادر في أكتوبر ٢٠١٨ قد سلط الضوء على الحاجة إلى تحول الاقتصاد الدولي نحو الانعدام الكامل للانبعاثات بحلول عام ٢٠٥٠ لتفادي حدوث أشد آثار التغير المناخي على الإطلاق. أخذاً بعين الاعتبار هذه التوصيات والنمو المتوقع لقطاع الطيران في العقود القادمة، يرى المجلس الدولي للمطارات ضرورة امتثال الطائرات الأسرع من الصوت للقاعدة القياسية للإيكاو الخاصة بالانبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطبقة على الطائرات دون الصوتية. وهذا أمر لا بد أن نرى فيه تقدماً ملحوظاً من قبل صناعة الطيران ككل حتى تستوفي التزاماتها الدولية.

٢-٣ ومن الضروري أيضاً تطبيق قواعد نوعية الهواء المحلي التي وضعتها الإيكاو بشأن انبعاثات محركات الطائرات دون الصوتية على الطائرات الأسرع من الصوت عندما تطير في المستوى دون الصوتي في محيط المطارات.

### ٤- المسائل التشغيلية

١-٤ يشعر المجلس الدولي للمطارات بالقلق تجاه إدماج الطائرات الأسرع من الصوت في العمليات التشغيلية للمطارات المكتظة. وليس من الواضح حالياً ما ستحتاج إليه تلك الطائرات من حيث سرعة الاقتراب، وفصل الاضطراب، وزاوية مسار الانزلاق، وشغل المدرج؛ حيث أن المنتجين لم يتمكنوا من توفير الدليل على أن الطائرات الأسرع من الصوت الجديدة ستعمل على نحو مماثل للطائرات دون الصوتية ذات نفس الكتلة القصوى عند الإقلاع (MTOM). ويرى المجلس الدولي للطيران بشكل عام أن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة يجب ألا يعوق تدفق حركة الطائرات الأخرى، أو يؤدي إلى خسارة في السعة، أو يُفرض عن غير قصد إلى تقليل الفعالية أو الأثر البيئي في أي من جوانب المنظومة.

### ٥- قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم A39-1

١-٥ ينبغي توسيع نطاق قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم A39-1، المرفق (ز)، لكي ينطبق على إعداد قواعد وتوصيات (SARPs) بشأن الهبوط والإقلاع (LTO). وتجدر الإشارة إلى أن البند الثاني للقرار يكلف المجلس، في ضوء المعلومات المتوافرة وبالإستعانة بالأجهزة الملائمة، بأن يستعرض الملاحق والوثائق الأخرى ذات الصلة، للتأكد من أنها تراعي المشاكل التي قد يثيرها لعامة الناس تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت.

٢-٥ والمجلس الدولي للمطارات يؤيد بالكامل اقتراح مجلس الإيكاو بتغيير نص القرار بحيث يتضمن ذكراً صريحاً للدراسة الاستكشافية للطائرات الأسرع من الصوت التي تم الاتفاق عليها خلال الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية بيئة الطيران (CAEP/11). وأخذاً في الحسبان أن الدراسة الاستكشافية ستعالج آثار عمليات تشغيل الطائرات الأسرع من الصوت في المطارات، وأنه ليس من المتوقع أن تحدث الفرقة الصوتية خلال إجراءات الهبوط والإقلاع في محيط المطارات، فإن المجلس الدولي للمطارات يرى ضرورة تعديل عنوان القرار بحيث تُحذف الإشارة إلى الفرقة الصوتية، وذلك للتعبير الأفضل عن محتوى القرار. وما من شك أن الإيكاو لا بد وأن تأخذ بعين الاعتبار المشاكل التي قد يُحدثها إدخال الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة بالنسبة للجمهور العام، وأن تلك المشاكل تتجاوز بكثير مجرد مسألة الفرقة الصوتية وتؤثر على المطارات والمجتمعات المحلية القاطنة في محيطها.

## ٦- إعداد قواعد للطائرات الأسرع من الصوت معززة لاستدامة الطيران

١-٦ ليس من السهل إيجاد توازن سليم بين الحاجة إلى إعداد قواعد وتوصيات دولية (SARPs) في الوقت المناسب واتخاذ مواقف صارمة ملائمة. إلا أن المجلس الدولي للمطارات يرى أنه من أجل التوصل إلى مثل هذا التوازن بشأن الطائرات الأسرع من الصوت، لا بد لتلك الطائرات أن تمتثل إلى قواعد مماثلة للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الحالية بشأن البيئة، إذا كان لتلك الطائرات أن تحظى بالقبول.

٢-٦ يقر المجلس الدولي للمطارات بالتحديات التي تواجه لجنة حماية بيئة الطيران (CAEP) في إعداد قواعد وتوصيات دولية (SARPs) في ظل عدم وجود طائرات أسرع من الصوت في الخدمة. في المقابل، أعدت القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) بشأن الطائرات دون الصوتية وهي في الخدمة وبعد أن تم تطوير وفهم التكنولوجيا الخاصة بها بصورة كاملة. وهذه التحديات تشكل مسؤولية إضافية على عاتق الإيكاو من أجل ضمان إعداد القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) بما يسمح بمعالجة كل من الإطار التشغيلي والتبعات البيئية.

## ٧- الخلاصة

١-٧ تواجه المطارات بالفعل العديد من التحديات التشغيلية والبيئية المتعلقة بالمستوى الراهن للضوضاء والانبعاثات الناتجة عن الطائرات دون الصوتية. ويرى المجلس الدولي للمطارات أنه من الحاسم ألا تسبب الطائرات الأسرع من الصوت أثراً سلبياً على التوازن الهش ومستوى قبول الجمهور العام لقطاع الطيران. ومن ناحية أخرى، يُعدُّ تغير المناخ شاغلاً متزايداً للاقتصاد العالمي، والطيران ليس باستثناء؛ فضوضاء الطيران وانبعاثاته من مسؤوليات القطاع بأسره، ولذلك لا بد للقطاع أن يواجه تحدي تخفيض مستوياتها. ولعل التكنولوجيا الجديدة قادرة على تمهيد الطريق نحو الرفاهية، ولكن فقط إذا ما استطاعت أن تقي بالتزامات القطاع بالنمو المستدام. وينبغي أن تتأكد الإيكاو من المعالجة السليمة لكل هذه المسائل.

## ٨- التوصيات

١-٨ الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإقرار بأراء المجلس الدولي للمطارات بصدد وضع قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالطائرات الأسرع من الصوت؛

(ب) تعديل قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم A39-1 - المرفق (ز) - بحذف الإشارة إلى الفرقة الصوتية؛

(ج) الطلب إلى المجلس وضع قواعد وتوصيات دولية (SARPs) خاصة بالضوضاء والانبعاثات التي تحدثها الطائرات الأسرع من الصوت، من شأنها أن تعزز التنمية المستدامة للطيران الدولي؛ و

(د) الإقرار بأن إدخال الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة يجب ألا يعوق تدفق حركة الطائرات الأخرى، أو يؤدي إلى خسارة في السعة، أو يُفضي عن غير قصد إلى تقليل الفعالية أو الأثر البيئي في أي من جوانب منظومة الطيران.

- انتهى -