

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند ٤: تدابير تعزيز الطاقة الاستيعابية

٤-١: التدابير الاقليمية

الحاجة الى استعراض الحظر الليلي

لتعزيز سعة المطارات

(وثيقة مقدمة من الهند)

ملخص

تطرح في هذه الوثيقة الفكرة القائلة بأن الممارسات القائمة لحظر الأعمال الليلية في بعض المطارات تؤدي الى تقييد سعة معالجة الحركة الجوية. وتؤدي مثل هذه القيود مع ازدياد أحجام الحركة الجوية الى تكديس وعدم توازن في استخدام البنية الأساسية للطيران. وتظهر الحاجة الى اعادة النظر في ضرورة مواصلة الحظر على العمليات الليلية للاستفادة من التوافر غير المقيد للمطارات وتعزيز السعة لتلبية طلبات الحركة الجوية دون اضافة منشآت البنية الأساسية وتقويض اجراءات السلامة.

يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ مع نمو عمليات النقل الجوي في العالم بصورة متواصلة تزداد في طلبات البنية الأساسية وسعة المطارات. وقد أتت الجهود التي بذلتها الدول والايكاو الى نتائج محدودة. وقد أصبحت زيادة سعة المطارات مشكلة صعبة نظرا لمقتضيات الاستثمارات الكبيرة وعدم توفر المساحة. ومن جهة فان قصور السعة بدأ يظهر بسبب زيادة طلبات الحركة الجوية ومن جهة أخرى ان توافر السعة لا يستفاد منه بشكل تام نتيجة لحظر عملياتها الليلية المفروض. ولا يمكن لقطاع صناعة النقل الجوي أن تتحمل مثل هذه الكماليات المنحرفة. وان الممارسة السائدة لحظر العمليات ليليا في مطارات مختلفة في العالم تؤثر سلبا على سعة مناولة الحركة الجوية والبنية الأساسية للمطارات في مطارات أخرى أيضا.

٢-١ مع ازدياد أحجام الحركة الجوية قد يلجأ مشغلو المطارات ومقدمو الخدمات الى تدابير متعددة مثل اضافة المنشآت في البنية الأساسية للمطارات واجراءات تعزيز السعة لمعالجة مسألة الحركة المتزايدة. وان مثل هذه التدابير قد تزيد من تعقيد تصميم المطارات مما يفرض على التعديلات على المدارج والأخطاء البشرية.

٣-١ تظهر حاجة جلية الى تحديد خيارات أسهل متوفرة لتحسين سعة المطارات لمعالجة حالة ازدياد أحجام الحركة الجوية. ومن بين هذه الخيارات تتمثل في استعراض الحاجة لمواصلة تنفيذ الحظر الجوي ليلا في المطارات وبالتالي جعل المطارات متوفرة الخدمات كل اليوم. وقد يؤدي ذلك الى التوصل الى الاستفادة المثلى للبنية الأساسية للمطارات في مطارات أخرى التي تتأثر بفرض الحظر الجوي ليلا في بعض المطارات.

٢- مناقشة

١-٢ يواجه عدد كبير من المطارات التي ينبغي أن تعالج الطلبات المتزايدة بشكل متواصل للحركة الجوية قيود تفرضها تنظيماتها الوطنية لحماية البيئة مما ينتج عن فرض الحظر للعمليات ليلا. وان مثل هذه القيود على تدفق الحركة الجوية تؤثر سلبا على سعة مناولة الحركة الجوية في العديد من المطارات الأخرى أيضا الا أنها تتحمل ثقل الحركة الجوية أساسا خلال بعض الساعات لتلبية التكيف مع مقتضيات الحظر الجوي ليلا المفروض في مناطق أخرى.

٢-٢ ان الحاجة الى فرض الحظر للعمليات ليلا قد كان نتيجة للتلوث الضوضاء الذي يتسبب به محركات الطائرات عندما كانت مستويات ضوضاء محركات الطائرات مرتفعة جدا مقارنة مع مستويات ضوضاء محركات الطائرات الحالية. وان الطائرات المعمول بها حاليا والتي حصلت على شهادات وفقا لمقتضيات الفصل الثالث قد تؤدي الى مستويات أقل من الضوضاء. وان الطائرات التي تنضم اليوم الى الأساطيل الحديثة هي نموذجيا مستوى ٢٠ ديسيل من الطائرات التي كان يعمل بها منذ ثلاثين عاما. ويؤدي ذلك الى خفض بنسبة ٧٥ بالمائة من الضوضاء. ويتوقع أن تكون محركات الطائرات المستقبلية مؤدية الى مستويات أقل من الضوضاء.

٣-٢ تقضي الممارسة القائمة حاليا لفرض الحظر على العمليات الجوية ليلا في بعض الأقاليم في العالم الى قيود تفرض على الحركة الجوية اكتظاظ يحصل مرتين، مرة عند المطارات التي لا يفرض فيها الحظر الجوي الا أن غالبية الحركة تحصر في ساعات معينة للتكيف مع توقيت الحظر في بعض المطارات الأخرى وتظهر هذه القيود مرة أخرى لكي تفرض على المطارات التي تعمل بأثناء أوقات حظر العمليات. ومن جهة تواجه البنية الأساسية للمطارات ومنشآت الملاحة الجوية اكتظاظ شديدا خلال بعض الساعات الحظر في الليل في مطارات الدول النامية من جهة أخرى تبقى نفس البيئة الأساسية اللازمة للفترة المتبقية من اليوم. ومن المتوقع أن تزيد المطارات التي لا تخضع للحظر الليلي لسعتها لمعالجة الحركة الجوية للتكيف مع حالة الاكتظاظ التي تظهر خلال بعض الساعات فقط ليس مبررا ولكن يمكن أن يتم التفادي اذا ما أزيلت القيود الحالية المفروضة على العمليات بصورة حظر ليلا في أماكن أخرى.

٤-٢ وتنشئ مثل هذه القيود على عمليات الحركة الجوية عدم تكافؤ في السعة ومتطلبات منحرفة للبنية الأساسية غير متوازنة واجراءات تشغيلية يمكن أن تؤدي الى تفويض السلامة وتنفيذ القواعد القياسية وقواعد العمل الموصى بها الصادرة عن الايكاو. وان القيود المترتبة على الحظر الليلي لا تقوض نمو العمليات النقل الجوي فقط فانها أيضا تتسبب بازعاج الركاب المسافرين. وفي ضوء التقدم التكنولوجي الحالي فاذا ما أزيلت الحظر على العمليات فيمكن توافر مزيد من السعة للمطارات وبالتالي يمكن تشغيل الحركة الجوية بدون الكثير من القيود المفروضة عليها. وستزداد سعة المطارات بشكل ملحوظ دونما الحاجة الى انشاء بنية أساسية معقدة أو اجراءات تشغيلية.

٢-٥ تذكر أمانة الايكاو في الوثيقة AN-Conf/11-WP/28 أن الدراسات التي أجرتها في كندا ونتائجها وأيضاً تبرز التدابير التي اتخذتها الايكاو لمعالجة التعديات على المدارج. وفي حين تؤيد الهند تأييداً تاماً لهذه الاجراءات والتدابير الأخرى التي هي في دور الدراسة فإنها تنتظر أيضاً في ضرورة مراجعة الحاجة الى مواصلة فرض الحظر الليلي في أقاليم متعددة كتدبير اضافي لتعزيز السعة لتلبية الاحتياجات الأحجام المتزايدة للحركة الجوية.

٣- الاجراء المعروض على المؤتمر

٣-١ يرجى من المؤتمر أن يقوم بما يلي:

أ) أن يأخذ علماً بمحتويات هذه الوثيقة.

ب) أن يحث الدول التي فرضت حظر ليلي للعمليات أن تستعرض احتياجاتها لمثل هذه القيود في ضوء تحقيق الخفض الملحوظ في مستويات الضوضاء المتأتية عن محركات الطائرات وإتاحة المطارات أمام عمليات الحركة الجوية دون أي قيود زمنية.

— انتهى —