



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

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

### إدارة المطارات للضوضاء

(مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) والمجلس الدولي للمطارات (ACI))

#### الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة آراء منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات حول إدارة المطارات للضوضاء، بما في ذلك دراسة مدى علاقة العوامل غير السمعية بتحديد الاستراتيجيات المعنية بإدارة الضوضاء ووضع السياسات المناسبة من أجل معالجة مستويات التعرض للضوضاء والإزعاج المرتبط بوضواء الطائرات. وتقتصر الورقة إضافة إشراك المجتمعات المحلية باعتباره عنصراً متعدد الجوانب للنهج المتوازن للإيكو في معالجة ضوضاء الطائرات.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بآراء منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات بصدد إدارة الضوضاء في الأماكن المحيطة بالمطارات؛

(ب) الطلب إلى المجلس البحث المتمعن لفهم العوامل غير السمعية كوسيلة لدعم بلورة السياسات القادرة على المعالجة السليمة لإزعاج المجتمعات المحلية من جراء ضوضاء الطائرات؛

(ج) الطلب إلى المجلس تضمين إشراك المجتمعات المحلية كعنصر متعدد الجوانب في النهج المتوازن.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (هـ): حماية البيئة.
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية.
المراجع:	<ul style="list-style-type: none"><li>• ورقة العمل (A40-WP/54 EX/21)</li><li>• ورقة العمل (A40-WP/57 EX/24)</li><li>• ورقة العمل (A40-WP/354 EX/148)</li></ul>

<sup>1</sup> قدمت (ACI) نسخاً باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

## ١- المقدمة

١-١ لقد أدى تقدم تكنولوجيا الطائرات إلى تخفيض كبير في أثر الضوضاء الناتجة عن حركة الطائرات خلال العقود المنصرمة، إلا أن التقدم المحرز في تخفيض ضوضاء الطائرات عند المصدر قد واجه، في مناحٍ عديدة، تحديات مرتبطة بالزيادة العالمية في الحركة الجوية وإنتاج الطائرات الأكبر حجماً. كما أصبح من الأصعب تحديد طرق جديدة للتحسين الجوهرية للأداء الفني للطائرات في مجال الضوضاء. والنتيجة هي زيادة المستويات التراكمية للضوضاء في المناطق المحيطة ببعض المطارات.

٢-١ فضلاً عن ذلك، وبالرغم من انخفاض أثر الضوضاء الناتج عن بعض الطائرات، مقترباً بتنفيذ عدد من برامج عزل الضوضاء والإجراءات التشغيلية الجديدة، إلا أن هناك تزايداً في عدد الأشخاص والمجتمعات المحلية الذين يعبرون عن مواقف سلبية تجاه المطارات وأنشطة الطيران. وهذا ما يتم عادةً عبر الاستخدام المتزايد لوسائل التواصل الاجتماعي، مما يؤدي إلى زيادة كبيرة في الشكاوى ومعارضة الجمهور العام لضوضاء الطائرات حول بعض المطارات؛ وهذا بدوره قد يؤثر سلباً على قدرة الطيران على النمو بغرض تلبية الطلب المتزايد.

٣-١ وعلاوةً على ذلك، فإن التطورات الأخيرة، مثل تطبيق الملاحة القائمة على الأداء (PBN) والطرح المحتمل للطائرات الأسرع من الصوت الجديدة، قد تزيد إدارة ضوضاء الطائرات تعقيداً. وينبغي أن توفر صناعة الطيران الإدارة الفعالة للضوضاء مع إيجاد حلول قابلة للتنفيذ لكل أصحاب الشأن.

٤-١ وبالرغم من أهمية الضوضاء بمفهومها المطلق، إلا أن البحث قد بيّن أن العوامل السمعية مسؤولة عن ٣٠٪ فقط من إزعاج المجتمعات المحلية المرتبط بالضوضاء. ولذلك، توصي منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات بأن تُحسن الدول وصناعة الطيران من فهمها لنسبة الـ ٧٠٪ المتبقية حتى يمكنها رسم وتخطيط السياسات والإجراءات المترتبة.

٥-١ لقد لعبت المجتمعات المحلية دائماً دوراً مركزياً في مبادرات المطارات بشأن إشراك أصحاب الشأن وإدارة الضوضاء. وقد أقرت الإيكاو بضرورة إشراك المجتمعات المحلية عند تحديد الحلول لمعالجة الضوضاء في كتابها الدوري رقم ٣٥١ "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران". وإضافةً إلى ذلك، فإن "الإرشادات عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات" الوثيقة (Doc 9829) تؤكد على الحاجة إلى استشارة الجمهور العام ممن قد تتأثر حياتهم من جراء الضوضاء. وريان منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات أن إشراك المجتمعات المحلية يستحق أن يُدَوَّن كعنصر متعدد الجوانب يدعم تطبيق النهج المتوازن الذي تسلكه الإيكاو.

## ٢- العوامل غير السمعية

١-٢ إن الإزعاج مسألة لا تقل تعقيداً عن علاقة المجتمعات المحلية بالمطارات. فالطريقة التي ينظر بها السكان إلى الضوضاء تتم عن بعض الاعتبارات الذاتية التي لا يمكن تفسيرها بناءً على العوامل السمعية بمفردها. إضافةً إلى الضوضاء وتواتر الرحلات الجوية، هناك العديد من "العوامل غير السمعية" التي قد تسبب الإزعاج. وتتضمن تلك العوامل مستوى ثقة السكان في المطارات أو السلطات بشكل عام، علاوةً على مواقفهم من الطيران. تشير البحوث إلى أن التعرض للضوضاء (العوامل السمعية) يسبب حوالي ٣٠٪ فقط من الإزعاج.

٢-٢ هناك حاجة لمنظور جديد وأوسع، دون فقدان التركيز الضروري على مسألة تخفيض الضوضاء؛ فالعوامل غير السمعية لها أهمية جوهرية في تحديد مستوى الإزعاج، ولا بد من استخدامها حالياً في رسم استراتيجيات إدارة الضوضاء ووضع السياسات ذات الصلة. وينبغي أن يستند هذا إلى الفهم السليم للعوامل التي تؤثر على ردود فعل المجتمعات المحلية تجاه الضوضاء، والمهم هنا هو كيف وإذا كان من الممكن تغيير ردود الفعل هذه.

٣-٢ وعلى الرغم مما سلف، فإن سياسات الحكومات الوطنية واستراتيجيات إدارة ضوضاء الطائرات قد ركزت حتى يومنا هذا على تدابير تخفيض التعرض للضوضاء.

### ٣- النهج المتوازن للإيكو

١-٣ إن النهج المتوازن للإيكو هو حل سياساتي قائم على الاعتبارات المحلية، يحدد تدابير تخفيض الضوضاء في المطارات وحولها. وهو يوفر إطاراً لتحليل كل التدابير الراهنة لكي تُتخذ على أساسه القرارات السياسية بأقصى فاعلية من حيث التكلفة. وفيما يلي العناصر الأربعة للنهج المتوازن: خفض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة الاستخدام الفعال للأراضي، والإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء، وفرض القيود التشغيلية. ولا بد من استخدام القيود التشغيلية كملاد أخير. وقد طُبّق النهج المتوازن في عدد من البلدان، على سبيل المثال، في دول الاتحاد الأوروبي من خلال التوجيه رقم ٢٠١٤/٥٩٨ للاتحاد الأوروبي.

٢-٣ ترى منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات أنه ينبغي أن يظل النهج المتوازن للإيكو الأساس في إدارة الضوضاء في كل أنحاء العالم، حيث أنه يوفر إطاراً عالمياً متوائماً ومناسباً للطيران باعتباره صناعة دولية، مع اعترافه بالظروف المحلية المتفاوتة للمطارات، وتوفيره المرونة اللازمة لمعالجتها.

٣-٣ تنص "إرشادات الإيكو عن النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات" على ضرورة إجراء المشاورات مع أصحاب الشأن، بما في ذلك الجمهور العام ممن قد تتأثر نوعية حياتهم. وإضافةً إلى ذلك، من الموصى به عند إعداد تلك المشاورات، الاعتراف بتعريف "صاحب الشأن"، فقد أظهرت التجربة أن الأشخاص الذين يسكنون خارج إطار حدود الضوضاء المعلنة، وإنما تحت أو بالقرب من مسارات الطيران المكتظة، قد يرغبون في الاشتراك في تلك المشاورات.

٤-٣ وقد أصبح هذا الأمر وثيق الصلة بالمسألة بعد تطبيق الملاحة القائمة على الأداء (PBN) وإجراء تغييرات في طرق الملاحة الجوية، مما أدى إلى تعرّض مجتمعات محلية بعيدة عن المطارات إلى ضوضاء الطائرات بصورة متواترة. وفضلاً عن ذلك، فإن الملاحة القائمة على الأداء (PBN) تثير مسألة تركز الضوضاء في مسارات جوية معينة. وثمة أمر آخر قد يؤثر على المجتمعات المحلية، وهو إعادة الطائرات الأسرع من الصوت إلى الخدمة، مما قد يؤدي إلى تجاوز الحد الأقصى للضوضاء وزيادة عدد الجمهور العام المعرض لضوضاء الطائرات.

٥-٣ إن الطابع المعقد للإزعاج المرتبط بوضوء الطائرات، مقترناً بالتحديات المترتبة على التطورات التكنولوجية الجديدة والأثر المحتمل لضوضاء الطائرات على نطاق أوسع من أصحاب الشأن، يتطلب حلاً عالمياً أكثر عمليةً. وتتوفر مثل هذه الحلول في كثير من الأماكن؛ فالمطارات تتعاون مع المجتمعات المحلية المحيطة بها، وعلى سبيل المثال، يمكن للملاحة القائمة على الأداء (PBN) أن تكون جزءاً من مشكلة الضوضاء ومن حلها في الوقت ذاته. يمكن استخدام الملاحة القائمة على الأداء في الإدارة بما يخفف من تركيز الضوضاء الناتجة عنها؛ وهذا ما يحدث في عدد من المطارات التي توصلت بعد التشاور مع أصحاب الشأن، إلى تحديد أماكن/أوقات توقف الضوضاء مؤقتاً. وقد أظهرت التجربة أن الحلول يمكن أن تكون أكثر فاعليةً عند التوصل إليها بالاستعانة بردود فعل المجتمعات المحلية.

٦-٣ إن إشراك المجتمعات المحلية يتيح معلومات يستفيد منها القائمون على تخطيط طرق الملاحة الجوية. وإذا أجريت هذه المشاورات مع المجتمعات المحلية بطريقة جيدة، تصبح تكلفتها معقولة لأنها تتفادى تطبيق حلول لا تعبر عن ردود فعل أصحاب الشأن المعنيين، وبهذا تستطيع تخفيف خطر الفشل.

٧-٣ وأخذاً بعين الاعتبار القبول العالمي للإشراك الجيد للمجتمعات المحلية القائم على الاعتبارات المحلية كممارسة فضلى، واعتراف الإيكو به، فإن منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات يريان ضرورة اعتباره عنصراً متعدد الجوانب في النهج المتوازن للإيكو، وذلك بغرض تحديد الحلول العملية التي تتضمن معرفة ردود فعل أصحاب الشأن، كلما كان ذلك ممكناً، لدعم الركائز الأربع.

٤- قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٣٩-١

١-٤ يرحبان منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات بالاقتراح المقدم من مجلس الإيكاو بإضافة الإشارة إلى إشراك المجتمعات المحلية وتعميم الإيكاو رقم ٣٥١ "إشراك المجتمعات المحلية في الإدارة البيئية للطيران" في نص قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم ٣٩-١ كما هو مقترح في ورقة العمل رقم (A40-WP/57). كما يقترحان منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمجلس الدولي للمطارات تعديل صياغة القرار بحيث يتضمن إشراك المجتمعات المحلية كعامل متعدد الجوانب للنهج المتوازن. وترد التعديلات بالخط المسطر، الغليظ، المائل:

"ولما كان النهج المتوازن للتعامل مع الضوضاء الذي وضعته الإيكاو يتكون من تحديد مشكلة الضوضاء في المطار ثم تحليل مختلف التدابير المتاحة لخفض الضوضاء عن طريق استكشاف أربعة عناصر رئيسية، مدعومة بعنصر متعدد الجوانب، إشراك المجتمعات المحلية، وهي على وجه التحديد:

- خفض الضوضاء عند المصدر،
- تخطيط وإدارة استخدام الأراضي،
- الإجراءات التشغيلية لتقليل الضوضاء
- فرض القيود التشغيلية بهدف معالجة مشكلة الضوضاء بأقصى فعالية من حيث التكلفة، و
- إشراك المجتمعات المحلية الذي يعتبر عنصراً متعدد الجوانب من شأنه أن يدعم تحقيق الركائز الأربع المذكورة أعلاه، بهدف تحديد الحلول العملية، ومن ضمنها ردود فعل المجتمعات المحلية، كلما كان ذلك ممكناً.

- انتهى -