



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥ من جدول الأعمال: حماية البيئة - الأحكام العامة وضوضاء الطائرات ونوعية الهواء المحلي -  
السياسة العامة والتوحيد القياسي

### آراء الولايات المتحدة بشأن الطيران الأسرع من الصوت

(مقدمة من الولايات المتحدة)

#### الموجز التنفيذي

تلتزم الولايات المتحدة بالمضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت، كجزء من جهودنا الواسعة النطاق التي نبذلها لدعم الابتكار في مجال النقل. وقد كنا نعمل من خلال القنوات المناسبة داخل الإيكاو لوضع القواعد القياسية لتراخيص ضوضاء الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت، علماً بأن الاستمرار في التقدم المحرز مؤخراً في هذا المجال أمر حاسم الأهمية. وتعكف الولايات المتحدة على إعادة النظر في سياساتها ولوائحها التنظيمية المتعلقة بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت وانبعاثات المحركات في ضوء الاهتمامات المحلية والجهود المبذولة في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو. ويجب أن تستمر المناقشات الفنية داخل الإيكاو باتجاه وضع قواعد وتوصيات دولية بشأن ضوضاء الهبوط والإقلاع لتمكين الصناعة من المضي في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت. ولدى الإيكاو تاريخ طويل حافل باستكمال التحليلات القوية من أجل اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات التي تدعم القواعد والتوصيات الدولية. وفي اعتقاد الولايات المتحدة أنه من الضروري إجراء عملية قائمة على البيانات من أجل الطائرات الأسرع من الصوت.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) إعادة التأكيد على نهج وضع القواعد القياسية القائمة على البيانات للتكنولوجيات الجديدة والمبتكرة مثل الطائرات الأسرع من الصوت، التي تتناول أيضاً الاعتبارات البيئية (أي الجدوى التكنولوجية والعقلانية الاقتصادية والفائدة البيئية للتكنولوجيا)؛
- (ب) والموافقة على أن أي قرار بشأن القواعد القياسية للضوضاء والانبعاثات المتعلقة بالطائرات الجديدة الأسرع من الصوت يجب أن يستند إلى البيانات والتحليلات التي تجريها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وعلى أن القواعد القياسية القائمة للضوضاء والانبعاثات التي تقل سرعتها عن سرعة الصوت قد لا تشكل المعيار المناسب للطائرات الأسرع من الصوت في ضوء قابلية التنفيذ التكنولوجي؛
- (ج) والموافقة على أن يقوم المجلس بإعطاء الأولوية للعمل المتعلق بالدراسة الاستكشافية في مجال الطائرات الأسرع من الصوت التي تجريها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران من أجل السماح بإجراء مناقشات فنية حول القواعد القياسية للهبوط والإقلاع في المستقبل القريب.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية للسلامة وحماية البيئة والقدرة الاستيعابية

الأثار المالية: لا يترتب على ورقة العمل هذه أي آثار مالية كبيرة

المراجع: الملحق السادس عشر - حماية البيئة

## ١ - المقدمة

١-١ تلتزم الولايات المتحدة بالمضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت، كجزء من جهودنا الواسعة النطاق التي نبذلها لدعم الابتكار في مجال النقل. وتعكف إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية على إعادة النظر في سياسات الولايات المتحدة ولوائحها التنظيمية فيما يتعلق بضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت وانبعاثات المحركات في ضوء الاهتمامات المحلية ودعم الجهود المبذولة في إطار لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وقد كنا نعمل من خلال القنوات المناسبة داخل الإيكاو لوضع قواعد قياسية لتراخيص ضوضاء الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت، علماً بأن الاستمرار في التقدم المحرز مؤخراً في هذا المجال أمر حاسم الأهمية.

٢-١ بالإضافة إلى ذلك، التزمت الشركات المصنعة في الولايات المتحدة بتطوير الجيل التالي من الطائرات الأسرع من الصوت وهي تهدف إلى إدخال هذه الطائرات في غضون الخمس إلى العشر سنوات القادمة. ويجب أن تستمر المناقشات الفنية داخل الإيكاو باتجاه تطوير قواعد وتوصيات دولية بشأن ضوضاء الهبوط والإقلاع لتمكين الصناعة من المضي قدماً في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت.

## ٢ - الأنشطة المحلية

١-٢ في قانون إعادة الترخيص الصادر عن إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية لعام ٢٠١٨، أدرج الكونغرس الأمريكي العديد من الأحكام المتعلقة بالطائرات الأسرع من الصوت، اثنان منها يتطلبان من إدارة الطيران الاتحادي الاضطلاع بأنشطة وضع القواعد المتعلقة بالجزء ٩١ والجزء ٣٦ من لوائح إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية والخاصة بالقواعد العامة للتشغيل والطيران والقواعد القياسية للضوضاء، على التوالي.

٢-٢ وقد نشرت التغييرات التي اقترحت إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية إدخالها على الجزء ٩١ كإعلان عن صياغة قاعدة مقترحة في ٢٨ يونيو/حزيران ٢٠١٩. والقاعدة المقترحة هي في الأساس تحديث وتوضيح للإجراءات التنظيمية الحالية بهدف تحسين عملية الحصول على موافقة إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية، المعروفة "بإذن خاص للطيران" من أجل اختبار الطائرات الأسرع من الصوت. ويمثل هذا الإجراء خطوة صغيرة على الرغم من أهميتها لتسهيل اختبار الطيران وتمكين الشركات المصنعة في الولايات المتحدة من تطوير الطائرات الأسرع من الصوت.

٣-٢ كما أن إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية هي في صدد إعداد إعلان عن صياغة قاعدة مقترحة للجزء ٣٦، تركز على حدود وإجراءات تراخيص ضوضاء الهبوط والإقلاع. ويتطلب قانون إعادة الترخيص لعام ٢٠١٨ من إدارة الطيران الاتحادي الأمريكية نشر الإعلان عن صياغة قاعدة مقترحة بحلول مارس/آذار ٢٠٢٠. ومع أنه لا يمكن المشاركة بتفاصيل الإعلان عن صياغة قاعدة مقترحة إلى أن يتم نشرها، فإننا نعتبر الجهود المرتبطة بوضع الإعلان عن صياغة قاعدة مقترحة بمثابة مساهمة مستقبلية في عملية وضع القواعد القياسية لضوضاء الهبوط والإقلاع للطائرات الأسرع من الصوت التي تقوم بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

## ٣ - المناقشة

١-٣ تعترف الولايات المتحدة بالعدد الكبير المتوقع للدخول الجدد المبتكرين في الفضاء الجوي في المستقبل القريب (مثل النقل الأسرع من الصوت، ونظم الطائرات بدون طيار، والتنقل في أجواء المناطق الحضرية). ومن الأهمية بمكان أن تقوم الإيكاو بتنفيذ هدفها الأكيد المتمثل في عملية وضع القواعد القياسية القائمة على البيانات لتلبية احتياجات التراخيص لكل من الداخلين الجدد في الوقت المناسب. وفي الوقت نفسه، فإننا نعتزف بأنه قد تكون هناك حاجة لبعض المرونة لاستيعاب الحقائق

المتعلقة بالمركبات الجديدة كلياً التي هي قيد التطوير، مثل الحاجة إلى وضع قواعد قياسية قبل تشغيل هذه المركبات وتوافر تكنولوجيات الحد من الضوضاء. وينبغي للدول الأعضاء في الإيكاو أن لا تقف في طريق الابتكار من خلال تأخير المناقشات الهامة وقرارات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أو المجلس المتعلقة بترخيص أنواع الطائرات الجديدة. ومن المهم أن لا تعتبر الإيكاو الداخلين الجدد مشكلة محتملة، بل ينبغي لها بدلاً من ذلك أن تترى في هذه التحديات فرصة سانحة لدمج مفاهيم وأفكار جديدة في نظامنا العالمي القائم للفضاء الجوي.

٢-٣ ونظراً إلى النشاط المتزايد في تطوير الطائرات الأسرع من الصوت واحتمال إدخال طائرات مدنية أسرع من الصوت في الأسطول على المدى القريب، وضعت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو قدراً أكبر من التشديد على برنامج عمل النقل الأسرع من الصوت من وجهة نظر فنية تتعلق بالضوضاء خلال الاجتماع الثاني عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وتؤيد الولايات المتحدة بشدة هذا الاتجاه. ولكي يتحول الطيران المدني الأسرع من الصوت إلى حقيقة واقعة، يتعين الاستمرار ببرنامج عمل النقل الأسرع من الصوت حتى يتزامن العمل الفني للجنة حماية البيئة في مجال الطيران مع خطط الصناعة للتراخيص وللدخول للمرة الأولى إلى حيز الخدمة. ومن دون استمرار العمل في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تتقلص إمكانية التنسيق.

٣-٣ يجري العمل حالياً على إجراء دراسة استكشافية داخل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو. ولدى لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تاريخ طويل حافل باستكمال تحليلات متينة لاتخاذ القرارات القائمة على البيانات التي تدعم القواعد والتوصيات الدولية. وتعتقد الولايات المتحدة أنه من الضروري إجراء هذه العملية للطائرات الأسرع من الصوت. وإننا نعتبر الدراسة الاستكشافية خطوة معقولة في العملية وندعم الدراسة بموارد فنية كبيرة. وتركز الولايات المتحدة على القيام بسرعة بالعمل الفني اللازم داخل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو، كما نعمل مع أي قاعدة قياسية بيئية أخرى، مع الاعتراف بأنه سيكون هناك وقت مناسب لاتخاذ القرارات السياسية ومراعاة الاعتبارات السياسية في أعقاب العمل الفني. ويجب أن تجري هذه المناقشات وتتخذ هذه القرارات في الوقت المناسب، لأن المصنّعين ينتظرون قرار مجتمع الطيران الدولي بشأن مستويات التراخيص قبل أن يتمكنوا من المضي بتنفيذ برامج التطوير الخاصة بهم. وينطوي المزيد من عمليات التأخير من جانب الإيكاو على احتمال التأثير سلباً على هؤلاء المصنّعين وبرامجهم في مجال السرعات الأعلى من سرعة الصوت.

٤-٣ وسوف يؤدي العمل داخل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو أيضاً إلى التنبيه لاعتبارات تحديث القواعد القياسية القائمة لانبعاثات المحركات الأسرع من الصوت وما إذا كان ينبغي وضع أي قاعدة قياسية إضافية وتحديد القاعدة القياسية المتعلقة بثاني أكسيد الكربون في مجال السرعات الأعلى من سرعة الصوت. وتدعم الولايات المتحدة الجهود المستمرة التي تبذلها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، باستخدام المعلومات المتاحة حالياً، لفهم وتحديد عناصر القواعد القياسية القائمة لانبعاثات المحركات الأسرع من الصوت التي تتطلب التحديث ومعرفة إلى أي مدى ينبغي تحديثها. وتؤيد الولايات المتحدة أيضاً المهمة الحالية للجنة حماية البيئة في مجال الطيران المتعلقة بالتحقيق فيما إذا كان نظام القياس المتري المعياري لثاني أكسيد الكربون لطائرة تقل سرعتها عن سرعة الصوت يناسب الطائرات الأسرع من الصوت.

٥-٣ أخيراً، تود الولايات المتحدة أن تتبادل وجهات نظرها بشأن الصيغة اللغوية التي يتكرر الرجوع إليها في الفقرة ١ من قرار الجمعية العمومية A39-1 والتي "تعيد التأكيد على الأهمية" التي تعلقها الجمعية العمومية على "ضمان عدم خلق حالة غير مقبولة للجمهور بسبب الفرقة الصوتية". وتفسر الولايات المتحدة هذه الصيغة اللغوية على أنها خاصة بمسألة الفرقة الصوتية وتضمن أن الفرقة الصوتية لا تؤدي إلى "حالات غير مقبولة". وفي رأينا أن أي توسع في نطاق هذه الصيغة اللغوية غير ضروري لأن الضوضاء في السرعات الأقل من سرعة الصوت تتم معالجتها بشكل كافٍ عن طريق القاعدة

القياسية المتعلقة بضوضاء الهبوط والإقلاع. وعلاوة على ذلك، لا تؤيد الولايات المتحدة إنشاء مفهوم جديد "للمقبولية العامة". فهذا المصطلح ذاتي الطابع وغير دقيق ولا يتماشى مع الاختصاصات الطويلة الأمد للجنة حماية البيئة في مجال الطيران التي تركز على قابلية التنفيذ التكنولوجي والمنفعة البيئية وفعالية التكلفة.

#### ٤ - الخلاصة

٤-١ نظراً للدخول المتوقع للطائرات المدنية الأسرع من الصوت إلى الأسطول خلال الخمس إلى العشر سنوات القادمة، يجب أن يكون وضع قواعد قياسية لتراخيص ضوضاء الهبوط والإقلاع في السرعات الأعلى من سرعة الصوت إحدى أولويات الإيكاو. ويجب أن يمضي العمل الفني اللازم داخل الإيكاو إلى الأمام لكي يتسنى وضع هذه القواعد القياسية بناءً على تحليلات فنية متينة. وسيكون هناك وقت مناسب لاتخاذ القرارات السياسية ومراعاة الاعتبارات السياسية عقب انتهاء العمل الفني.

- انتهى -