



## الاجتماع الثالث للمدراء العامين لهيئات الطيران المدني في منطقة الشرق الأوسط (DGCA-MID/3)

(الدوحة، قطر، ٢٧ - ٢٩ ابريل ٢٠١٥)

### البند السابع: الحماية البيئية

#### إدارة ضوضاء الطائرات

(مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز

يلقي هذا التقرير الضوء على الحاجة لمراقبة الضوضاء حول المطارات والسيطرة عليها.

تعرض الفقرة ٣ الإجراء الذي اتخذته الاجتماع في هذا الصدد.

#### ١. مقدمة:

١,١ تعتبر ضوضاء الطائرات أحد أهم مسببات ردود الفعل السلبية من المجتمع تجاه عمل وتشغيل المطارات. ومن المتوقع أن تستمر هذه المسألة في أغلب مناطق العالم في المستقبل القريب. وربما يكن للضغط الجماهيري الراض للعمليات الحالية وتطوير بنى تحتية جديدة أثر سلبي على النمو المستقبلي لصناعة الطيران.

١,٢ يعتبر الحد من أثر ضوضاء الطائرات على الأفراد والمجتمعات التي يعيشون فيها أحد الأهداف البيئية لمنظمة الطيران المدني الدولي. إلا أن النمو المتوقع في مجال الطيران سوف يؤدي لزيادة في عدد المتأثرين بهذه الضوضاء الشديدة. وقد تؤدي إلى زيادة مناهضة المجتمعات للنمو والتطوير المستقبلي للمطارات.

١,٣ وتغطي الملحقات (ج-، و(د)، و(هـ)، و(و)، و (ح) من القرار رقم ٣٨١-١٧ قضية ضوضاء الطائرات بصفة عامة، بينما تحتوي الملحقات (ج-، د)، و(و) تحديداً على العناصر الرئيسية

والمكونات الأساسية لعملية تنفيذ مفهوم "النهج المتوازن" لإدارة ضوضاء الطائرات في المطارات الدولية.

## ٢. المناقشة

٢,١ لقد اضطلعت لجنة الطيران والحماية البيئية (سي آيه إي بيه) بالأنشطة الفنية المتعلقة بالبيئة لمنظمة الطيران المدني الدولي. وتساعد هذه اللجنة المجلس في صياغة السياسات، ووضع وتحديث المعايير والممارسات الموصى بها (SARPs) بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات.

٢,٢ إن النهج المتوازن بحاجة لأن يُنفذ مع التشديد المماثل على عناصره الأربعة جميعها؛ تخفيض الضوضاء في المصدر، وتخطيط استخدام الأرض، وإجراءات عملية التخفيف من الضوضاء وقيودها التشغيلية. ولضرورة أخذ الظروف المحلية في الحسبان، فسوف يستمر التنفيذ على أساس الانتهاء من كل مطار على حدة.

### الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء

٢,٣ يرغب الاجتماع في التنويه على أن الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء تُنفذ للحد من الضوضاء الصادرة عن كل من الطائرات المقلعة والهابطة حول المطارات. وتساهم هذه الإجراءات في التقليل من معدلات الضوضاء في المناطق المجاورة للمطارات. ومن الممكن تصنيف الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء في ثلاثة فئات عريضة:

#### ١) إجراءات التخفيف من ضوضاء الرحلات الجوية

- عمليات الهبوط المستمر (سي دي أوه)؛ إجراءات التخفيف من ضوضاء مغادرة الطائرات (إن آيه دي بيه)؛ وتعديل، أو تدريج زوايا الوصول، أو إحلال درجات الهبوط؛ وأوضاع الوصول منخفضة الطاقة/ منخفضة السحب: وتقليل استخدام الدفع العكسي لأدنى حد بعد الهبوط.

#### ٢) الإدارة المكانية

- المسارات المفضلة للوصول والمغادرة، وتشثيت أو تركيز مسار الرحلة، ومدرجات المطار المستحسنة للضوضاء.

#### ٣) الإدارة الأرضية

- إدارة البيوت الكاتمة للصوت وتشغيل المحركات (بالموقع/ توجه الطائرات، وتوقيت اليوم، والحد الأقصى للدفع)؛ وإدارة وحدة الطاقة الإضافية (آيه بيه يو)، وإدارة التاكسي (سير الطائرة على أرض المطار) والصفوف، والسحب، ومراقبة طاقة التاكسي.

٢,٤ يجب ملاحظة أن هناك العديد من القيود المفروضة على النظام والتي تمنع أو تعوق تنفيذ إجراءات تخفيف الضوضاء بصفة عامة، وخاصة متطلبات القدرة، وأجهزة المطار/ الأرض، والعوائق الاقتصادية، وتهيئة المطارات، والتضاريس والعقبات، إلخ.

٢,٥ يجب تحديد حجم ونطاق الانخفاضات، وكذلك الإجراءات المحددة التي يجب استخدامها لتحقيقها، من خلال دراسة شاملة للضوضاء، مع أخذ كافة المؤثرات الإيجابية والسلبية على السلامة والبيئة. يحتوي ملحق أ على وضع تنفيذ الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء، واستخدام نظم مراقبة الضوضاء في المطارات الدولية بمنطقة الشرق الأوسط.

### خطط إدارة المطارات

٢,٦ عند تحديد الوضع الأساسي للضوضاء، فإذا كان المطار يحتوي على خطة إدارة حالية أو خطة رئيسية، قد تكن تلك أداة قيمة للمساعدة على تقدير معدلات الضوضاء المستقبلية. وعادةً ما تحتوي خطط الإدارة الحالية على معلومات بشأن حركة الملاحة الجوية، كعدد الطائرات الهابطة والمقلعة حسب نوع الطائرة واتجاه المدرج، في الوقت الحالي ولفترة مستقبلية محددة.

٢,٧ تميل خطط الإدارة لأن تحتوي على عدد الأفراد المتأثرين بالضوضاء الطائرات، أو غيرها من المؤشرات البيئية في مناطق معينة حول المطارات، وأية قواعد مفروضة على الهبوط في تلك المناطق. كما قد تحتوي أيضاً على متطلبات الكيائن والقيود المفروضة عليها والخطوط العريضة للضوضاء للملاحة الحالية والمخطط لها بما يتطابق مع مؤشر الضوضاء المستخدم لوضع قيود الكيائن المشار إليها أعلاه.

٢,٨ وبالإضافة إلى أية معلومات أخرى قد تتوفر في خطة الإدارة الحالية، يجب وضع تدابير حالية وأخرى يُتفق عليها مستقبلاً لتخفيف الضوضاء في الاعتبار عند وضع المنطلق. وقد تتضمن تلك تدابير مثل الإجراءات التشغيلية لتخفيف الضوضاء والقيود التشغيلية المفروضة حالياً.

### تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

٢,٩ يكمن هدف التخطيط الملائم لاستخدام الأراضي في توجيه الاستخدام غير الملائم للأراضي (كالمنازل والمدارس) بعيداً عن بيئات المطارات، والتشجيع على الاستخدام الملائم للأراضي (كالاستخدام الصناعي والتجاري) حول مرافق المطار. ولم تكن هذه هي المسألة الوحيدة المتعلقة بالملاءمة، بل كانت قضية ضوضاء الطائرات هي القضية الأساسية للاختلافات حول ملاءمة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات.

٢,١٠ يجب تحديد المقاييس الفعالة لاستخدام الأرض في وقت مبكر من أجل تحقيق أهم الفوائد وأكثرها استدامةً على المدى الطويل. ويناسب ذلك تخطيط استخدام الأراضي في المطارات الحالية بصفة خاصة، حيث من المعروف أن القدرة على إجراء تغييرات فورية في استخدام الأراضي محدودة.

٢,١١ وكما ذكرت جمعية منظمة الطيران المدني الدولي، فقد تم تشجيع دول المنظمة، بينما لاتزال الفرصة سانحة، على تخفيض مشكلات ضوضاء الطائرات من خلال اتخاذ تدابير وقائية مثل:

- تعيين مواقع لمطارات جديدة في أماكن مناسبة، بعيداً عن المناطق الحساسة للضوضاء.
- اتخاذ التدابير المناسبة بحيث يؤخذ تخطيط استخدام الأراضي في الاعتبار بشكل كامل في المرحلة المبدئية لبناء أي مطار جديد أو عند تطوير أي مطار حالي.

- تحديد وتحديث المناطق المحيطة بالمطارات والمرتبطة بمعدلات الضوضاء المختلفة، مع مراعاة معدلات السكان والنمو، وكذلك توقعات الزيادة المرورية، ووضع معايير الاستخدام الملائم لتلك الأراضي، مع مراعاة توجيهات منظمة الطيران المدني الدولي.
- سن تشريعات، ووضع توجيهات أو استخدام وسائل أخرى مناسبة لتحقيق المطابقة مع معايير استخدام الأراضي تلك.
- والتأكد من إتاحة معلومات مبسطة حول عمليات الطائرات وأثارها البيئية للمجتمعات القريبة من المطارات.

٢,١٢ يجب أن تعمل سلطات المطارات عن كثب مع تلك السلطات المسؤولة عن إدارة استخدام الأراضي لتوعيتهم فيما يتعلق بأثر ضوضاء عمليات الملاحة الجوية. ويجب أن تلعب دول منظمة الطيران المدني الدولي دوراً ريادياً عن طريق تشجيع السلطات المحلية والإقليمية على تنفيذ تخطيط وإدارة استخدام الأراضي حول المطارات من خلال اتخاذ إجراءات مبكرة مناسبة وآليات للتعاون بين أصحاب المصالح المهتمين، كلجان تنسيقية.

٢,١٣ بناءً على كل ما سبق، يرغب الاجتماع في الاتفاق على المسودة الختامية التالية:

**المسودة الختامية ٣/إكس:**

**مراقبة الضوضاء والسيطرة عليها**

أن يتم تشجيع الدول على:

(أ) تخصيص الموارد الضرورية ووضع خطط عمل لمراقبة الضوضاء والسيطرة عليها.

(ب) إرسال تقارير سير العمل حول بوضع التنفيذ لمكتب منظمة الطيران المدني الدولي الإقليمي بالشرق الأوسط قبل تاريخ ١ من ديسمبر ٢٠١٥.

**٣. الإجراء المطلوب من الاجتماع:**

٣,١ الاجتماع مدعو للاتفاق على المسودة الختامية في الفقرة ٢,١٣.

-----