

ندوة بشأن الجوانب البيئية للطيران

(مونتريال ، ٩-١١/٤/٢٠٠١)

ورقة معلومات تاريخية

ضوضاء الطائرات - سياسات الايكاو الراهنة

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

عالجت الايكاو مسألة ضوضاء الطائرات بأن وضعت سياسات بشأن تخفيض الضوضاء عند المنبع ، وبشأن القيود التشغيلية ، وبشأن الاجراءات التشغيلية اللازمة لخفض الضوضاء ، وبشأن تخطيط استخدام الأراضي ، وبشأن رسوم الضوضاء . وهذه الورقة تتضمن معلومات أساسية عن هذه السياسات وتبين المراجع التي وردت بها أين توجد المعلومات الأكثر تفصيلا .

١- تخفيض الضوضاء عند المنبع

١-١ وجهت الايكاو كثيرا من الجهود التي بذلتها لمعالجة مسألة ضوضاء الطائرات على مدى الثلاثين سنة الماضية صوب خفض الضوضاء عند المنبع . وأصبحت الطائرات والهليكوبتر التي تصنع اليوم مستوفية للقواعد القياسية التي أقرها مجلس الايكاو لترخيص الضوضاء . وقد وردت هذه القواعد القياسية في الملحق السادس عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي ، الذي صدر بعنوان " حماية البيئة " ، المجلد الأول - ضوضاء الطائرات ، أما الارشادات العملية الموجهة الى هيئات الترخيص لتنفيذ الاجراءات الفنية الواردة في ذلك الملحق السادس عشر فقد وردت في " دليل البيئة الفني بشأن اتباع اجراءات ترخيص ضوضاء الطائرات " (الوثيقة رقم 9501 Doc) .

٢-١ لم تشمل أحكام الملحق السادس عشر الجيل الأول من الطائرات النفاثة ، ولذلك فهي تسمى الطائرات غير مرخصة الضوضاء (ومنها طائرات بوينج ٧٠٧ والطائرات دوجلاس DC-8) . وقد تضمن الفصل الثاني من الملحق السادس عشر القواعد القياسية الأولية التي وضعت للطائرات النفاثة المصممة قبل عام ١٩٧٧ ومنها مثلا الطائرات بوينج ٧٢٧ والطائرات دوجلاس DC-9 . وبعد ذلك تقرر أن تكون الطائرات الأحدث مستوفية لقواعد قياسية أكثر تشددا أدرجت في الفصل الثالث من ذلك الملحق . وبالتالي فان الطائرات بوينج ٧٣٧-٣٠٠ وبوينج ٧٣٧-٤٠٠ وبوينج ٧٦٧ وايرباص ٣١٩ تشكل أمثلة على طرز طائرات " الفصل الثالث " . وفي الأونة الأخيرة أوصى الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران باصدار قواعد قياسية جديدة للضوضاء أكثر تشددا من قواعد الفصل الثالث (ستعرض تفاصيل هذه القواعد المقترحة في الجلسة الثالثة من الندوة) .

٢- القيود التشغيلية

١-٢ أدت المخاوف التي ظهرت بشأن ضوضاء الطائرات الى قيام بعض الدول ، ومعظمها من البلدان النامية ، بالنظر في حظر تشغيل بعض الطائرات المزعجة في مطاراتها . وفي الثمانينات كان هذا التركيز منصبا على الطائرات غير مرخصة الضوضاء . وفي التسعينات انصب هذا التركيز على طائرات الفصل الثاني . أما اليوم فهو منصب على بعض طائرات الفصل الثالث . لكن القيود التشغيلية من هذا النوع لها تأثير اقتصادي كبير على شركات الطيران المعنية ، سواء كانت هذه الشركات في الدول التي اتخذت هذه الاجراءات أو في الدول الأخرى (ولا سيما البلدان النامية) التي تشغل الطائرات من المطارات المعنية واليها . وما لم يتسن تشغيل هذه الطائرات المعنية في طرق جوية أخرى ، فلا مناص من الاستعاضة عنها بالطائرات الأحدث أو تزويدها بمحركات جديدة أقل ضوضاء أو بمعدات كتم الضوضاء . وفي حالة الطائرات غير مرخصة الضوضاء وطائرات الفصل الثاني ، اضطلعت الجمعية العمومية للايكاف بدور قيادي في وضع نهج عالمي مقبول لجميع الدول لانهاء عمليات هذه الطائرات في المطارات الحساسة للضوضاء .

٢-٢ في حالة طائرات الفصل الثاني ، أصدرت الجمعية العمومية للايكاف في عام ١٩٩٠ قراراً^١ لوضع اطار عالمي لسياسات القيود التشغيلية ، يمثل توازنا حذرا بين مصالح الدول النامية ومصالح الدول المتقدمة ، ويراعي مخلوف شركات الطيران والمطارات والمصالح البيئية . وقد حث ذلك القرار الدول على ألا تفرض قيودا تشغيلية على الطائرات الا بعد النظر في الامكانات الأخرى . ثم وضع قاعدة لتستند عليها الدول الراغبة في تقييد عمليات طائرات الفصل الثاني . وأجاز للدول أن تنهي عمليات طائرات الفصل الثاني اعتبارا من ١/٤/١٩٩٥ وأن تسحب هذه الطائرات جميعا من الخدمة بحلول ٣١/٣/٢٠٠٢ . غير أنه قبل حلول هذا الموعد الأخير ، يحق تشغيل طائرات الفصل الثاني لمدة ٢٥ سنة في الخدمة بعد صدور أول رخصة شهدت بصلاحيته للطيران . وبالتالي فان طائرات الفصل الثاني التي لم تكمل ٢٥ سنة من الخدمة في ١/٤/١٩٩٥ لن تتأثر مباشرة بشرط السحب . وعلى هذا النحو فان طائرات الفصل الثاني عريضة الجسم والطائرات المزودة بمحركات أقل ضوضاء (ذات نسبة التمرير الجانبي العالية) لم تكن لتتأثر مباشرة بعد ١/٤/١٩٩٥ . وشمل القرار المذكور نصا حث الدول في حالة اصدار قواعد قياسية جديدة أكثر تشددا من قواعد الفصل الثالث على ألا تفرض أي قيود تشغيلية على الطائرات الممتثلة لأحكام الفصل الثالث .

٣-٢ ركزت الدول الأوروبية في الآونة الأخيرة على منع العمليات في المطارات الأوروبية بالطائرات التي أعيد ترخيصها لتفي بالقواعد القياسية الواردة في الفصل الثالث بعد أن زودت بمحركات جديدة أو بمعدات لكتم الضوضاء . وفي ابريل ١٩٩٩ أقر مجلس الاتحاد الأوروبي لائحة^٢ بشأن هذا الموضوع أصبحت منطبقة في ٤/٥/٢٠٠٠ . لكن

^١ قرار الجمعية العمومية ٢٨-٣ . وقد أدرج هذا القرار فيما بعد بوصفه المرفق (د) بالقرار ٣٢-٨ الصادر بعنوان " بيان موحد بسياسات الايكاف وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة " . وفي دورة الجمعية العمومية المعقودة في عام ١٩٩٨ ، قدمت ٣٧ دولة عضوا في لجنة الطيران المدني الأوروبي بيانات أعربت فيها عن تحفظاتها ازاء ذلك المرفق (د) .

^٢ لائحة المجلس الأوروبي رقم ١٩٩٩/٩٢٥ الصادرة بتاريخ ١٩٩٩/٤/٢٩ بشأن تسجيل وتشغيل بعض طرز الطائرات المدنية النفاثة دون الصوتية في داخل الجماعة الأوروبية ، بعد تعديلها وترخيصها من جديد بوصفها مستوفية للقواعد القياسية الواردة في الفصل الثالث من الباب الثاني في المجلد الأول من الملحق السادس عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي ، الطبعة الثالثة (يوليو ١٩٩٣) .

الولايات المتحدة أودعت شكوى ضد هذه اللائحة لدى الايكاو بموجب أحكام اتفاقية شيكاغو لتسوية الخلافات (المادة ٨٤) ، ومازالت اجراءات حل هذه المسألة جارية .

٤-٢ في ضوء هذه التطورات كلف مجلس الايكاو في يونيو ١٩٩٩ لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باستطلاع الخيارات الفنية الممكنة لتنفيذ القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث . وستعرض نتائج هذه الأعمال على هذه الندوة في الجلسة الثالثة . [ملاحظة بشأن استخدام المصطلحات : أصبحت عبارة " القيود التشغيلية " في المناقشات التي جرت مؤخرا في لجنة حماية البيئة ذات معنى أوسع من المعنى المستخدم حاليا في المرفق (د) بالقرار ٣٢-٨ ، فقد أصبحت هذه العبارة تشمل أي اجراء من شأنه الحد من دخول أي طائرة الى أي مطار] .

٣- اجراءات خفض الضوضاء

١-٣ هذه الاجراءات من شأنها تخفيض الضوضاء طوال عمليات الطائرات ، وذلك بتكلفة منخفضة نسبيا . وتوجد عدة طرق لخفض الضوضاء ، منها استخدام مدارج وطرق جوية تفضيلية ، واتباع اجراءات معينة لخفض الضوضاء عند الاقلاع والاقتراب والهبوط . ويتوقف مدى ملائمة كل من هذه التدابير على تصميم كل مطار والمناطق المحيطة به ، على أن تعطى الأولوية في جميع هذه الاجراءات لاعتبارات السلامة . وقد وضعت الايكاو اجراءات لخفض الضوضاء وأدرجتها في الملحق السادس عشر ، المجلد الأول ، الجزء الخامس ، وفي وثيقة " اجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات " (الوثيقة رقم 8168 Doc) ، المجلد الأول - اجراءات الطيران ، الجزء الخامس . وستعرض على الندوة في الجلسة الثالثة اقتراحات بشأن اجراءات خفض ضوضاء الاقلاع .

٤- تخطيط استخدام الأراضي

١-٤ يعد تخطيط استخدام الأراضي وسيلة فعالة لضمان اتساق الأنشطة في المناطق القريبة من المطارات مع أنشطة الطيران . والغرض الرئيسي هو تقليل مدى تأثير السكان بوضواء الطائرات ، وذلك بتحديد مناطق استخدام الأراضي حول المطارات . ويعد تخطيط استخدام الأراضي والسيطرة على استخدام الأراضي أداة حيوية تضمن أن المكاسب المحققة من خفض ضوضاء أحدث جيل من الطائرات لن يذهب هباء بسبب ازدياد النمو السكاني حول المطارات . وقد وضعت الايكاو ارشادات بشأن تخطيط استخدام الأراضي ، وأدرجتها في الملحق السادس عشر ، المجلد الأول ، الجزء الرابع ، وكذلك في دليل تخطيط المطارات ، الجزء الثاني - استخدام الأراضي والسيطرة على البيئة (الوثيقة رقم 9184 Doc) . ويجري الآن اعداد طبعة منقحة من هذا الدليل الذي يوفر ارشادات بشأن كيفية استخدام مختلف الأدوات للحد من ضوضاء الطائرات أو تقليل هذه الضوضاء أو منعها بالقرب من المطارات ، ويصف أساليب العمل المتبعة في تخطيط استخدام الأراضي والسيطرة على هذا الاستخدام في بعض الدول . وتوخيا لاتباع أسلوب موحد لتقييم الضوضاء حول المطارات ، توصي الايكاو باتباع المنهجية الواردة في " الأسلوب الموصى به لحساب حدود الضوضاء حول المطارات " (الكتاب الدوري رقم ٢٠٥) .

٥- رسوم الضوضاء

١-٥ أصدرت الايكاو أول سياسة بشأن رسوم الضوضاء في عام ١٩٨١ وأدرجتها في الوثيقة الصادرة بعنوان سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (الوثيقة رقم 9082/6 Doc) . وان المجلس لعلى علم بأن مطارات كثيرة مازالت تحتاج الى تطبيق تدابير لتخفيف حدة الضوضاء أو تدابير وقائية ، بالرغم من التخفيضات الجارية

تحقيقها في ضوضاء الطائرات عند المنبع . ولذلك يرى المجلس أن التكاليف ذات الصلة يمكن تحميلها على المطارات واستردادها من المنتفعين ، حسب تقدير الدول . على أنه في حالة فرض رسوم للضوضاء ، يوصي المجلس بألا تفرض هذه الرسوم الا على المطارات التي تعاني من مشاكل الضوضاء ، وينبغي أن يكون الهدف من الرسوم مجرد استرداد تكاليف تخفيف حدة الضوضاء أو منعها ، وأن تكون هذه الرسوم مفروضة بدون تمييز بين المنتفعين وألا تصل الى المستويات الباهظة التي تحول دون تشغيل بعض الطائرات .

٢-٥ يتضمن دليل اقتصاديات المطارات الذي أصدرته الايكاو (الوثيقة رقم 9562 Doc) مشورة عملية بشأن كيفية تحديد أساس تكلفة رسوم الضوضاء وطريقة تحصيلها ، في حين يتضمن دليل تعريفات تجهيزات المطارات والملاحة الجوية (الوثيقة رقم 7100 Doc) معلومات عن رسوم الضوضاء التي تطبق بالفعل .

- انتهى -