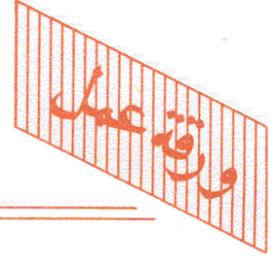




## منظمة الطيران المدني الدولي



### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٥ : حماية البيئة

#### الحد من الضوضاء حول المطارات: شرط لمستقبل الطيران

(وثيقة مقدمة من ٤١ دولة متعاقدة<sup>١</sup>، أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)

#### ملخص

تسترعي هذه الوثيقة الانتباه الى حالة الضوضاء حول المطارات الواقعة في المناطق كثيفة السكان. ويمكن أن يكون للشكاوى المشروعة الصادرة عن السكان عواقب جدية على نظام النقل الجوي عن طريق فرض حدود على تطوير بعض المطارات وبالتالي الحد من طاقة الاستيعاب للنظام بكامله. الاجراء المعروض على الجمعية: يرجى من الجمعية العمومية اتخاذ الاجراءات المقترحة في الفقرة ١٣.

#### خلفية الموضوع

١ - على الرغم من التقدم المحرز في التكنولوجيا (والذي أسفر عن خفض معقول في الضوضاء عندالمصدر) والتقدم المحرز في السياسات (مثل الاستغناء عن طائرات الفصل الثاني)، أظهر تحديث للدراسات أجرته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة لمجلس الايكاو (CAEP)<sup>٢</sup> عام ٢٠٠٤ أن عدد الأشخاص المعرضين لضوضاء الطائرات سوف يزيد مرة أخرى اذا لم تتخذ تدابير لذلك.

<sup>١</sup> قدمت اللجنة الأوروبية للطيران المدني النسختين الانجليزية والفرنسية.

<sup>٢</sup> ألبانيا، أرمينيا، استراليا، ازربيدجان، بلجيكا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، استونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، ايسلندا، ايرلندا، ايطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لكسمبورج، مالطه، مولدوفا، موناكو، هولندا، النرويج، بولندا، البرتغال، رومانيا، صربيا والجبيل الأسود، سلوفاكيا، اسبانيا، السويد، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة.

\* يشار الى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في القائمة السابقة بعلامة النجمة.

<sup>٣</sup> CAEP/6-WP/57, Appendix 31

٢- أصدرت الايكاو مفهوما اضافيا، ألا وهو النهج المتوازن. وهو يزود الدول بأداة لمعالجة مشاكل ضوضاء الطائرات عند حدوثها - في كل مطار على حدة - بشكل يستجيب للاعتبارات البيئية ويتم بالمسؤولية من الواجهة الاقتصادية. ويتضمن النهج المتوازن أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضوضاء عند المصدر وتخطيط وادارة استخدام الأراضي والاجراءات التشغيلية للتخفيف من الضوضاء وفرض قيود تشغيلية على الطائرات<sup>١</sup>.

٣- تزداد حدة حالة الضوضاء حول المطارات في المناطق عالية الكثافة وتسود بصورة كبيرة في أوروبا بل وأجزاء أخرى من العالم أيضا. والشاغل الذي يشغل الناس على وجه الخصوص هو عدد الأحداث المسببة للضوضاء والازعاج أثناء النوم ليلا.

٤- كان أثر الحكم الذي أصدرته المحكمة الأوروبية لحقوق الانسان عام ٢٠٠٣ هو أن الدول الخاضعة لاختصاصها القضائي ملزمة قانونا بايجاد توازن عادل بين حقوق ومصالح قطاع الطيران وحقوق ومصالح من يتأثرون تأثرا عكسيا بوقع الضوضاء الناتجة عن أنشطة قطاع الطيران والحفاظ على هذا التوازن. وبينما يتقبل الحكم مبدأ مشروعية مراعاة المصالح الاقتصادية لقطاع الطيران عند فعل ذلك، إلا أنه يوضح بصورة مساوية أن الدول لا يمكنها أن تنظر ببساطة الى هذا الأمر على أنه الاعتبار الوحيد أو الاعتبار السائد.

٥- تدرك لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أهمية مشاكل الضوضاء حول المطارات واقترحت اللجنة في جلستها السادسة المنعقدة في فبراير ٢٠٠٤ ثلاثة أهداف بيئية عامة للايكاو أحدها هو "الحد من عدد الأشخاص المتأثرين بوضواء الطائرات الملحوظة أو خفضه".

٦- تتناول هيئات الأمم المتحدة الأخرى أيضا مسألة ضوضاء الطائرات. فقد وضعت منظمة الصحة العالمية (WHO) "قيم ارشادية للانزعاج عند حد ٥٠ الى  $dBLeq55$  تمثل مستويات النهار التي يكون معظم السكان البالغين تحتها محميين من مستوى الانزعاج المعقول أو الخطير على الترتيب"<sup>٢</sup>.

٧- بعد مراعاة التطورات والشكاوى المشروعة الصادرة عن الأشخاص الذين يعيشون حول المطارات، يمكن لانبعثات ضوضاء الطائرات أن تسفر عن عواقب جديّة على نمو الطيران بل سوف تسفر عنها في المستقبل القريب. فقد تؤدي الى الحد من تطوير بعض المطارات أو حتى فرض قيود على استخدامها وبالتالي تحد من سعة النظام بكامله. ولسوء الحظ، قد لا يمكن الاستجابة بصورة ملائمة لشكاوى الناس بدون وضع بعض الأعباء على قطاع الطيران.

### المقتضيات السياسية للمستقبل

٨- اقترحت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بصورة تقليدية عدة تدابير لتخفيف مشكلة ضوضاء الطائرات على مستويين مختلفين وهما المستوى التكنولوجي (القواعد القياسية للترخيص) والمستوى التشغيلي (الاجراءات والقيود).

٩- وصدقت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في اجتماعها الأخير على "وثيقة ارشادية عن النهج المتوازن للتعامل مع مشكلة ضوضاء الطائرات" الموضوع حديثا للتعامل مع مشاكل محددة للضوضاء حول المطارات عن طريق اعطاء اهتمام متساو لأربعة أنواع من التدابير كما ورد في الفقرة ٢.

<sup>١</sup> CAEP/6-WP/16 وثيقة ارشادية عن النهج المتوازن للتعامل مع مشكلة ضوضاء الطائرات.

<sup>٢</sup> ارشادات منظمة الصحة العالمية لضوضاء المجتمعات لعام ١٩٩٩.

١٠ - يفوق نمو صناعة النقل الجوي المنافع التي تقدمها تكنولوجيا الطائرات المحسنة والممارسات التشغيلية حتى اليوم. وهكذا، تحتاج عناصر النهج المتوازن الأربعة كلها الى التعامل معها كما يلزم وضع التدابير. والفرصة الوحيدة لتحقيق "أهداف الضوضاء" التي اقترحتها المجلس للإيكاف هي توليفة من التدابير.

١١ - تحتاج الإيكاف الى مراقبة التقدم المحرز في كل عناصر النهج المتوازن وأن تنظر الى النتائج المحققة في تخطيط استخدام الأراضي وخفض الضوضاء عند المصدر والقيود الراهنة والاجراءات التشغيلية. وترد هذه العناصر في برنامج عمل الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

١٢ - فيما يخص خفض الضوضاء عند المصدر، فان أحد مهام الإيكاف التقليدية هي اجراء تحديث منسظم للقواعد القياسية الخاصة بالضوضاء بأسلوب يطبق أحدث التكنولوجيات.

### الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١٣ - يرجى من الجمعية العمومية النظر في هذه الحقائق والاستنتاجات السياسية بقصد القيام بما يلي:

- أ) اعتماد الأهداف البيئية التي اقترحتها المجلس والترحيب بالعمل الذي قام به المجلس في اعداد المواد الارشادية للنهج المتوازن ومطالبة المجلس بالتشجيع على استخدام هذه المواد الارشادية.
- ب) تشجيع الدول على دراسة كل عناصر النهج المتوازن الأربعة لمعالجة مشاكل الضوضاء حول المطارات وفقا للمواد الارشادية للنهج المتوازن.
- ج) مطالبة المجلس من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران باعداد مزيد من التدابير لخفض ضوضاء الطائرات عند المصدر.
- د) مطالبة المجلس بمراقبة التقدم المحرز في الحد من عدد الأشخاص المتأثرين بالضوضاء حول المطارات أو خفضه ومطالبة الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، استنادا على نتائج هذا الاجراء، بالنظر فيما اذا كان العمل على وضع قواعد قياسية جديدة للضوضاء ينبغي أن يتم أم لا.

- انتهى -