

## ملخص العرض

السيد عبد الجواد الداودي

المدير العام

الهيئة العربية للطيران المدني

السيد عبد الجواد الداودي حاصل على شهادة هندسة الطيران المدني من المدرسة الوطنية للطيران المدني بباريس . وقد عمل في الطيران المدني على مدى ٢٥ سنة في مناصب مختلفة في المغرب ومنها منصب مدير عام الطيران المدني ثم مدير عام ادارة الجو ثم الكاتب العام لوزارة النقل . وهو حاليا مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني وهو مكلف من خلال منصبه هذا بمتابعة جميع القضايا المتعلقة بنشاط الطيران المدني ، وخصوصا قضايا البيئة . وفي أكتوبر أدي دورا رئيسيا في المؤتمر الذي عقد في القاهرة حول هذا الموضوع .

يتمتع السيد الداودي بخبرة واطلاع واسع في هذا المجال . فقد شارك على مدى عشرين سنة في معظم اجتماعات الطيران المدني على المستوى العربي والافريقي والدولي ، وخصوصا الاجتماعات التي عقدت برعاية الايكاو ولا سيما جمعيات الايكاو العمومية . وقد شارك في اتخاذ القرارات المتعلقة بالبيئة . وخلال نفس الفترة عمل عضوا في المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني .

تنمو صناعة الطيران بسرعة وتزداد أهميتها الحيوية للحياة المعاصرة وتشكل جزءا لا يتجزأ منها . ومن المرجح أن يظل هذا النمو مستمرا ما لم تتخذ قرارات لكبحه . ومن بين أهم القرارات التي يمكن أن تؤثر على نمو الطيران المدني القرارات المتعلقة بحماية البيئة .

يمكن تلخيص موقف الهيئة العربية للطيران المدني في النقاط التالية :

- ١- المشاكل البيئية تتفاوت من اقليم الى آخر كما تتفاوت من مطار الى آخر .
- ٢- المبدأ الذي ينبغي الاهتداء به هو أن يقوم الملوثون بدفع سعر التلوث الذي تسببوا فيه . ومن يلوث أكثر يدفع أكثر .
- ٣- ينبغي أن تركز الجهود على تطبيق شروط أكثر تشددا في مجال ترخيص الضوضاء وتطبيقها على انتاج الطائرات والمحركات في المستقبل . وينبغي تفادي فرض القيود التشغيلية وغيرها من الاجراءات الرامية الى سحب طائرات الفصل الثالث من الخدمة والاجراءات التي تحد من قدراتها .
- ٤- الحل الذي يصلح لمشكلة في اقليم ما ينبغي ألا ينفذ على حساب أي اقليم آخر .
- ٥- ينبغي اتباع مبدأ المعاملة بالمثل في حالة فرض الرسوم .
- ٦- ينبغي اقامة الاعتبار لأوضاع البلدان النامية وقدراتها على تطبيق أي تدابير قد تتقرر في نهاية المطاف . وينبغي ألا تطالب هذه البلدان بتحمل أي عبء مالي يتجاوز قدراتها .
- ٧- ينبغي التركيز على المحافظة على الايكاو بوصفها السلطة الوحيدة التي تصدر القواعد والمعايير المتعلقة بالمسائل البيئية التي تمس الطيران .

Presentation by Abdul-Jawad Al-Daoudi

## ندوة الجوانب البيئية للطيران المدني

مونتريال، 9-11 أبريل 2001

### القضايا البيئية لنشاط الطيران المدني والبلدان النامية

السيد عبد الجواد الداودي

مدير عام الهيئة العربية للطيران المدني

#### مقدمة :

شهدت صناعة الطيران في النصف الثاني من القرن العشرين نمواً سريعاً وأصبح الطيران يشكل جزءاً أساسياً وحيوياً من حياة المجتمع العصري. وهذا النمو سيستمر لاحقاً ما لم تتدخل قرارات تحد من تطوره. ومن أهم القرارات التي يمكن أن تؤثر على تطور الطيران المدني هي القرارات المتعلقة بحماية البيئة، حيث برزت في السنوات الأخيرة مخاوف متزايدة بشأن تأثير الطيران المدني على البيئة تتمحور حول مشكلتين رئيسيتين هما الضوضاء والانبعاثات الصادرة من محركات الطائرات، التي ينتج عنها غازات قد يكون لها آثار ضارة كبيرة على تغيير المناخ العالمي.

ولمواجهة تلك المشاكل كونت منظمة الطيران المدني الدولي كما تعلمون لجنة خاصة لحماية البيئة التي من بين أهدافها التنسيق على المستوى الدولي لحل المشاكل البيئية الناجمة عن الطيران ضمن إطاره الأيكاو وبما يضمن التجانس ومصالح الدول الأعضاء.

بالإضافة إلى لجنة حماية البيئة التابعة لمجلس الأيكاو، توجد منظمات بيئية أخرى دولية وإقليمية وشعبية تفرض ضغوطاً مباشرة أو غير مباشرة على صانعي القرار في مجال الطيران وتدفعهم لاتخاذ قرارات تخص الطيران المدني وتتعلق بالبيئة، واستناداً إلى ذلك من الممكن أن تلعب الضغوط البيئية دوراً سلبياً على تطور النقل الجوي، في حين يجب علينا أن نسعى لإقامة توازن ما بين حماية البيئة من جهة وتطور الطيران المدني من جهة أخرى، وأن نسعى كي لا تحد السياسات البيئية من تطور النقل الجوي.

#### الضوضاء

استناداً إلى التوصيات التي صدرت عن اجتماع مونتريال لمعالجة موضوع ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة للمطارات (نوفمبر - ديسمبر 1969)، إضافة إلى التعديلات التي وردت من الدول المتعاقدة اعتمد الملحق 16 تحت اسم ضوضاء الطائرات وذلك في الثاني من أبريل عام 1971.

إن الطائرات النفاثة مقسمة إلى مستويين محددين بصرامة في القواعد القياسية للملحق السادس عشر - الجزء الأول لعام 1988. والفصل الثاني يتضمن القواعد القياسية المطبقة على الطائرات النفاثة المصممة قبل السادس من أكتوبر عام 1977، ويتضمن الفصل الثالث قواعد قياسية أكثر صرامة بالنسبة للطائرات المصممة بعد ذلك التاريخ.

ومع أن الغاية من القواعد القياسية المتعلقة بالضوضاء كانت ترخيص طائرات جديدة - وبكلمات أخرى كانت قواعد قياسية إنتاجية - إلا أنها استخدمت كمعايير لفرض قيود على تشغيل الطائرات في المطارات المتأثرة بالضوضاء.

### تنسيق طائرات الفصل الأول

وفي بداية الثمانينات بدأت بعض الدول بالتفكير بوضع قيود على تشغيل الطائرات حسب مستوى ضجيجها، وكانت الولايات المتحدة أول من استهل العمل بهذا المبدأ، حيث بدأ الحديث بسحب الطائرات غير المزودة بشهادة ضوضاء (NON NOISE CERTIFICATED) وهي طائرات الجيل الأول النفاث مثل البوينغ 707، دي س - 8 والطرازات الأولى من البوينغ 100 - 737 و قد تلى التحرك الأمريكي تحرك مماثل على المستوى الأوروبي تمثل باتخاذ إجراءات حيال نفس أنواع الطائرات بحظر تشغيلها في أوروبا.

إن حظر ما سمي اصطلاحاً طائرات المرحلة الأولى والتي هي بالفعل الطائرات غير المزودة بشهادة ضوضاء لم يكن لها انعكاسات اقتصادية عميقة على شركات الطيران الأمريكية والأوروبية وذلك للأسباب التالية :

- 1 - قلة عدد الطائرات من هذه الفئة وتوقف إنتاجها منذ زمن ليس بالقليل
- 2 - إمكانية تسويق طائرات هذه الفئة لدى شركات طيران دول العالم النامي ولدى رجال الأعمال والمؤسسات العسكرية لاستخدامات مختلفة (منها التحويل إلى طائرات تموين جوي للوقود وإنذار مبكر وشحن وغيرها).
- 3 - إمكانية إما تغيير بعض طائرات هذه (مثل طائرة دي سي - 8) أو تزويد محركات بعض الطائرات الأخرى بكواتم صوت (مثل بوينغ 707).

### تنسيق طائرات الفصل الثاني

ابتداء من النصف الثاني من الثمانينات بدأت أوروبا والولايات المتحدة بالعمل على وضع قيود على تشغيل طائرات الفصل الثاني، إلا أن هذا الأمر اعتبر شائكا أكثر من الإجراء الأول وذلك للأسباب التالية:

1. إن عدد الطائرات التي تتصوي تحت هذه الفئة من الضجيج كبير جدا وخاصة تلك العاملة على القطاعات الصغيرة والمتوسطة.

2. إن إنتاج هذه الطائرات لم يتوقف إلا منذ زمن قريب مما يعني إن أي حظر على تشغيلها سيقطع من عمرها التشغيلي جزءا هاما.
3. إن القيم المتبقية (RESIDUAL VALUES) لهذه الطائرات تشكل جزءا من الملاءة المالية لشركات الطيران والتي تتمكن بناء عليها من التحويل لشراء طائرات أحدث.
4. إن العدد الأكبر من طائرات هذه الفئة يتركز بين أيدي شركات الطيران الأوروبية والأمريكية مما جعل أصحاب القرار أنفسهم مترددين في اتخاذهم نظرا لانعكاساته على بعض القطاعات الاقتصادية المتمثلة في شركات الطيران لديهم.

وفي عام 1990 اتخذت الجمعية العمومية للأيكاف قرارا بالإجماع بتبني سياسية عالمية حول فرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثاني، هذا القرار مثل حلا وسطا بين مصالح الدول النامية والدول المتقدمة من جهة، ويأخذ بعين الاعتبار مصالح البيئة ومصالح الطيران المدني من جهة أخرى. حيث سمح القرار للدول التي تعاني مطاراتها من مشكلة الضوضاء بالتخلص من طائرات الفصل الثاني تدريجيا ابتداء من 1995/4/1 لتتخلص منها نهائيا بحلول 2002/4/1. وقد أعطت أوروبا الدول النامية إعفاء من حظر الطيران إلى أوروبا بعد 1995/4/1 وحتى عام 2002 شريطة ألا يزيد عمر الطائرة عن 25 سنة أي أن الطائرة التي يمضي على تاريخ صنعها 25 سنة تصبح خاضعة للحظر تلقائيا.

وبعد إصدار القرار السالف الذكر نفذت دول متعاقدة كثيرة مخططات للتخلص التدريجي من الطائرات المنصوص عليها في الفصل الثاني من الملحق السادس عشر. وقد أدى ذلك عموما إلى خفض الضوضاء حول المطارات بالرغم من ازدياد الحركة الجوية. وقد حث القرار الدول المتعاقدة على ألا تفرض قيودا جديدة على تشغيل الطائرات المستوفية لشروط الفصل الثالث إلا أن أوروبا تدعي بأن النمو القوي للحركة الجوية على مدى العقد المقبل سينعكس عليها وستزداد الضوضاء لا محالة حول المطارات الدولية الكبيرة الموجودة في المناطق المكتظة بالسكان بالرغم من التخلص النهائي في عام 2002 من طائرات الفصل الثاني.

ولذلك نرى وقبل حلول عام 2002 بأن الأنظار بدأت تتجه نحو فرض قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث، بهدف سحب بعض طائرات الفصل الثالث من الخدمة، وذلك بحجة أن ازدياد الحركة الجوية سيعيد بمستويات الضوضاء إلى سابق عهدها قبل البدء بإخراج طائرات الفصل الثاني إذا لم تتخذ إجراءات جديدة لوضع قيود أشد على شهادات ضجيج طائرات الفصل الثالث. وهكذا نستنتج أن سياسة وضع القيود على تشغيل الطائرات بحجة الضوضاء هي سياسة مستمرة ولكن ما نود أن نشير إليه هنا هو ضرورة الأخذ بعين الاعتبار العمر الزمني للطائرات والإمكانيات التكنولوجية المستقبلية الممكنة.

## عوامل الضوضاء

- إن الضوضاء لا تصبح مشكلة إلا إذا توافرت العوامل الأربعة التالية مجتمعة وهي :
1. المصدر أي الضوضاء الصادرة من الطائرات.
  2. كثافة الحركة الجوية في المطار
  3. قرب المطار من المناطق المأهولة بالسكان
  4. رد الفعل الشعبي تجاه الضوضاء في حال وجودها.
- وعندما لا يتوفر عامل من العوامل السالفة الذكر. لا يمكن اعتبار الضوضاء مشكلة.

## ضوضاء الطائرات مشكلة محلية

بالاستناد إلى العوامل الأربعة الرئيسية المحددة لمشكلة الضوضاء نرى أن مشكلة الضوضاء تعتبر مشكلة محلية حيث أنها تختلف من إقليم لآخر لا بل أنها تختلف من مطار لآخر وهي أكثر إلحاحا في أوروبا عما هي عليه الحال في مناطق أخرى من العالم عموما، وفي مناطق البلدان النامية خصوصا.

## أغلبية مطارات البلدان النامية لا تعاني من مشكلة الضوضاء

لنعود مرة أخرى إلى عوامل الضوضاء الأربعة ولنطرح السؤال التالي : هل تشكل الضوضاء مشكلة في العالم النامي. مع العلم أن كثافة الحركة الجوية في مطاراته أقل بكثير من كثافة الحركة الجوية في أوروبا، ومعظم مطاراته ليست قريبة من المناطق المأهولة بالسكان كما هو عليه الحال في أوروبا وأمريكا، ورد الفعل الشعبي تجاه الضوضاء يكاد يكون معدوما، هذا إن لم تقل أنه معدوم. هذا بالإضافة إلى توفر المساحات الشاسعة لدى معظم البلدان النامية والتي تمكنها من بناء مطارات جديدة في حال دعت الضرورة بعكس أوروبا التي تعاني من عدم توفر المساحات لبناء مطارات جديدة أو توسيع مطاراتها الحالية.

## مقترحات الهيئة العربية للطيران المدني إلى الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة (مونتريال، 8 -

17 يناير 2001)

كانت الهيئة العربية قد تقدمت إلى الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة بعدة مقترحات تمثل رأي الدول الأعضاء في الهيئة، وكما عبر بعض أعضاء لجنة حماية البيئة فهي تمثل رأي الدول النامية بشكل عام، وأذكر بتلك المقترحات مرة ثانية وهي:

1. اعتبار منظمة الطيران المدني الدولي "الأيكاو" الإطار المرجعي الوحيد لتحديد القوانين والمعايير التي تتعلق بالطيران المدني.
2. ضرورة الابتعاد عن اتخاذ إجراءات من جانب واحد تؤدي للضرر بالجانب الآخر والابتعاد عن حل مشكلة منطقة من المناطق على حساب الأخرى.
3. ضرورة الأخذ بعين الاعتبار وضع الدول النامية ومدى إمكانياتها على تطبيق ما سوف يفرض عليها من إجراءات وعدم تحميلها تكاليف مالية لاطاقة لها بها.
4. الاتجاه بفرض الإجراءات الأشد على شهادات ضوضاء الطائرات على ما سوف ينتج من طائرات ومحركات مستقبلا والابتعاد عن فرض إجراءات جديدة على الطائرات العاملة حاليا.
5. عدم إخراج أي من طائرات الفصل الثالث.
6. مبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة للرسوم البيئية فيما يخص الانبعاثات والضوضاء.

### أولا : التشدد في احكام الضوضاء

من المعروف أن اجتماع اللجنة أوصى بتعديل المجلد الأول من الملحق السادس عشر لزيادة التشدد في أحكام الضوضاء بمقدار 10 ديسيبل في المجموع العام عما هو منصوص عليه في الفصل الثالث ولن يسمح بالمبادلات، وينبغي أن تكون هوامش مستويات الترخيص عند أي نقطتين من نقاط القياس 2 ديسيبل على الأقل، وسوف تطبق هذه التوصية على طراز الطائرات المطلوب ترخيصها بعد 2006/1/1، إن مثل هذا التشدد الموجه لترخيص الطائرات الجديدة سيعمل على تخفيض الضوضاء أو الحفاظ على مستوياتها وإن كان ذلك على المدى الطويل ونؤكد على أهمية استخدام القواعد القياسية الجديدة لأغراض الترخيص وأن لا تستخدم لأغراض أخرى مثل فرض قيود تشغيلية بهدف التخلص من بعض الطائرات، كما جرى بخصوص طائرات الفصل الثاني.

### ثانيا: استخدام الأراضي

وتؤكد الهيئة على أهمية الاستخدام الأمثل للأراضي المحيطة بالمطارات عن طريق قيام الدول بإصدار القوانين والأنظمة الصارمة بمنع استخدام الأراضي بطريقة مخالفة وعلى الأخص في المناطق القريبة من المطارات، وإن يؤخذ بعين الاعتبار بناء المطارات الجديدة في مناطق بعيدة عن المناطق المأهولة بالسكان مع فرض القوانين بمنع البناء السكاني بجوار المطارات، أما بالنسبة للمطارات القديمة والمحاطة بمناطق مأهولة، فيجب العمل على عدم زيادة عدد السكان المتأثرين بالضوضاء، لا بل والاتجاه نحو ترحيلهم إلى مناطق بعيدة عن المطار إذا كان من الممكن ذلك، هذا بالإضافة إلى الإجراءات الأخرى مثل عزل الضوضاء وإقامة حواجز للضوضاء والحماية من ضوضاء مناطق اختبار المحركات.

وتجدر الإشارة إلى أن قرارات تخطيط الأراضي في المناطق المحيطة بالمطارات لا توكل عادة إلى سلطات المطارات بل تكون من مسؤولية السلطات المحلية، حتى وإن كانت آثارها تتجاوز المستوى المحلي.

ومن المعروف أيضا بصفة عامة أن الكثير من المطارات في العالم تتعرض لتجاوزات غير ملائمة مثل البناء العشوائي والمخالف، ولعل مثل هذا النوع من التجاوزات أكثر حدة في البلدان النامية منه في البلدان المتقدمة، ولذا يجب أن ينظر إلى مسألة إدارة استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات كأداة قوية لضمان عدم النمو السكاني والسكن العشوائي الذي من الممكن ان يقيد عمليات المطارات ويزيد من عدد السكان المتأثرين بالضوضاء.

### ثالثا: فرض القيود التشغيلية على الطائرات (سحب الطائرات)

اما فيما يخص فرض القيود التشغيلية على الطائرات، وحيث أن هذا الإجراءات تعتبر عنصرا أساسيا في برنامج النهج المتوازن فما نرجوه هو عدم استخدام هذا الإجراء إلا بعد أن تستنفذ الإجراءات الثلاث الأخرى ضمن هذا البرنامج (خفض الضوضاء عند المنبع، وضع إجراءات تشغيلية لخفض الضوضاء، الاستخدام الأمثل للأراضي المحيطة بالمطارات). وما نريد أن نلفت الانتباه إليه هو وضع البلدان النامية التي ليست هي سبب في المشكلة والتي كانت قد تعرضت لصعوبات كبيرة للتخلص من طائرات الفصل الثاني، والتي لا تزال تشكل مثلا في البلدان العربية 26% من أساطيل هذه البلدان، لذا فإن أي تفكير بالتخلص من بعض طائرات الفصل الثالث سيلقى عدم القبول من طرف البلدان النامية لأنه سيشكل صعوبات اقتصادية جمة عليها، كما أن إعطاء المرونة للمطارات سيؤثر سلبا على الإمكانيات التشغيلية لأساطيل البلدان النامية، وبالتالي فإن ذلك سيكون من الصعب قبوله من قبل هذه البلدان. لذا فإننا نؤكد على أهمية التوجه نحو تحسين التكنولوجيات الجديدة وعدم فرض أية قيود تشغيلية على طائرات الفصل الثالث وعلى الدول التي تتحسس من موضوع الضوضاء أن تأخذ بمبدأ أن الملوث يجب أن يدفع ثمن تلوثه، ونحن نضيف على المبدأ تعبيراً آخر وهو من يلوث أكثر عليه أن يدفع ثمن أكبر، وكذلك عدم فصل الرحلات الداخلية عن الرحلات الدولية، لأن تأثيراتها في المشاكل البيئية لا يمكن فصلها عن الرحلات الدولية وقد يكون حلها أيسر.

ويكفينا إلقاء نظرة سريعة على الدراسة التي قام بها فريق الدعم للتنبؤ والتحليل الاقتصادي التابع للأيكاد بشأن التقييم الاقتصادي للخيارات المتصلة بالسياسات التي تتعلق بالضوضاء والتي بينت توزيع أسطول نقل الركاب والبضائع على المستوى العالمي في نهاية عام 1999 والتي تعطينا فكرة عن حجم أسطول البلدان النامية بالقياس إلى الأسطول العالمي:

فبالنسبة لطائرات الركاب فهي موزعة على النحو التالي:

1. أمريكا وكندا 42%

2. أوروبا 27%

1. اعتبار منظمة الطيران المدني الدولي "الأيكاو" الإطار المرجعي الوحيد لتحديد القوانين والمعايير التي تتعلق بالطيران المدني.
2. ضرورة الابتعاد عن اتخاذ إجراءات من جانب واحد تؤدي للضرر بالجانب الآخر والابتعاد عن حل مشكلة منطقة من المناطق على حساب الأخرى.
3. ضرورة الأخذ بعين الاعتبار وضع الدول النامية ومدى إمكانياتها على تطبيق ما سوف يفرض عليها من إجراءات وعدم تحميلها تكاليف مالية لاطاقة لها بها.
4. الاتجاه بفرض الإجراءات الأشد على شهادات ضوضاء الطائرات على ما سوف ينتج من طائرات ومحركات مستقبلا والابتعاد عن فرض إجراءات جديدة على الطائرات العاملة حاليا.
5. عدم إخراج أي من طائرات الفصل الثالث.
6. مبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة للرسوم البيئية فيما يخص الانبعاثات والضوضاء.

### أولا : التشدد في احكام الضوضاء

من المعروف أن اجتماع اللجنة أوصى بتعديل المجلد الأول من الملحق السادس عشر لزيادة التشدد في أحكام الضوضاء بمقدار 10 ديسيبل في المجموع العام عما هو منصوص عليه في الفصل الثالث ولن يسمح بالمبادلات، وينبغي ان تكون هوامش مستويات الترخيص عند أي نقطتين من نقاط القياس 2 ديسيبل على الأقل، وسوف تطبق هذه التوصية على طراز الطائرات المطلوب ترخيصها بعد 2006/1/1، إن مثل هذا التشدد الموجه لترخيص الطائرات الجديدة سيعمل على تخفيض الضوضاء أو الحفاظ على مستوياتها وإن كان ذلك على المدى الطويل ونؤكد على أهمية استخدام القواعد القياسية الجديدة لأغراض الترخيص وأن لا تستخدم لأغراض أخرى مثل فرض قيود تشغيلية بهدف التخلص من بعض الطائرات، كما جرى بخصوص طائرات الفصل الثاني.

### ثانيا: استخدام الأراضي

وتؤكد الهيئة على أهمية الاستخدام الأمثل للأراضي المحيطة بالمطارات عن طريق قيام الدول بإصدار القوانين والأنظمة الصارمة بمنع استخدام الأراضي بطريقة مخالفة وعلى الأخص في المناطق القريبة من المطارات، وان يؤخذ بعين الاعتبار بناء المطارات الجديدة في مناطق بعيدة عن المناطق المأهولة بالسكان مع فرض القوانين بمنع البناء السكاني بجوار المطارات، أما بالنسبة للمطارات القديمة والمحاطة بمناطق مأهولة، فيجب العمل على عدم زيادة عدد السكان المتأثرين بالضوضاء، لا بل والاتجاه نحو ترحيلهم إلى مناطق بعيدة عن المطار إذا كان من الممكن ذلك، هذا بالإضافة إلى الإجراءات الأخرى مثل عزل الضوضاء وإقامة حواجز للضوضاء والحماية من ضوضاء مناطق اختبار المحركات.



3. آسيا والمحيط الهادي 18%

4. افريقيا والشرق الأوسط 6%

5. امريكا اللاتينية 6%

أما فيما يخص طائرات الشحن فهي موزعة على النحو التالي:

1. امريكا وكندا 71%

2. أوروبا 11%

3. آسيا والمحيط الهادي 8%

4. افريقيا والشرق الأوسط 6%

5. امريكا اللاتينية 4%

### الإجراءات التشغيلية لخفض الضوضاء

طالما أن هذه الإجراءات لا تتعارض مع سلامة الطيران وتخدم حماية البيئة فلا مانع من الاستمرار ولكن بحذر شديد وبما لا يعرض السلامة الجوية للخطر.

### الرسوم

الرسوم المفروضة على ضوضاء الطائرات او الانبعاثات يجب ان تكون عادلة وهادفة، والهدف منها يجب أن يكون لحماية البيئة وأن تكون مبنية على مبدأ التعامل بالمثل.

### تأثير المنظمات البيئية على القرار السياسي :

من الملاحظ في السنوات الأخيرة تزايد المنظمات والاتحادات والهيئات والنوادي البيئية على الصعيد المحلي والشعبي والدولي التي تدافع عن البيئة، وذلك عن طريق الضغوط على حكوماتها لإصدار التشريعات ووضع الضوابط والقيود على مجموعة من النشاطات الصناعية والإنمائية المؤثرة في البيئة، وبالطبع النقل الجوي يعتبر واحدا من تلك النشاطات التي تعتبرها تلك المنظمات والهيئات التي تسبب التلوث البيئي. وكثير من المنظمات البيئية وعلى الأخص في أوروبا أصبحت تشكل ضغطا له وزن ويحسب له حساب في البرلمانات الأوروبية وتؤثر على صانعي القرارات وعلى طبيعة تلك القرارات وتحتل الأحزاب الخضر مرتبة متقدمة في هذا الإطار.

كما أخذت المنظمات البيئية الشعبية والمحلية والإقليمية بالضغط من خلال حكوماتها على المنظمات البيئية الدولية لتبني السياسات والبرامج التي تتفق مع أهداف هذه المنظمات، من هنا بدأت منظمة الطيران المدني الدولي تشعر بالقلق حيال ذلك، مما دفعها للنظر في جميع علاقاتها بهيئات الأمم المتحدة المختصة بوضع السياسات البيئية ذات الأهمية بالنسبة للطيران المدني. ومن الشواغل الخاصة هي المخاطرة بأن تجد الدول نفسها وقد دخلت في التزامات في المحافل الأخرى من هيئات ومنظمات واتفاقيات بيئية قد تكون غير متسقة مع الالتزامات والسياسات التي وافقت عليها الدول في الأيكو. لذا

فالضرورة تبدو ملحة بضرورة التنسيق ما بين المنظمات المعنية بحماية البيئة والمنظمات المختصة بكل قطاع على الصعيد المحلي والإقليمي والدولي منعا لازدواجية القرارات وتناقض الالتزامات ما بين محفل دولي وآخر، وان لاننسى ضرورة التوازن ما بين تطور الطيران المدني من جهة وحماية البيئة من جهة أخرى.

### الخلاصة:

1. إن الهيئة العربية للطيران المدني ممثلة بدولها الأعضاء تفهم موقف الدول التي تتأثر مطاراتها بالضوضاء، وعلى تلك الدول بالتالي أن تفهم موقف الدول النامية التي تتأثر بدرجة أقل بالضوضاء والذي يشكل مثلا البناء العشوائي فيها مشكلة أكبر، وضرورة الابتعاد عن حل مشكلة منطقة على حساب منطقة أخرى.
2. تسعى الدول المتطورة إلى زيادة الحركة الجوية إلى مطاراتها وتسعى في نفس الوقت إلى تخفيض أو الحفاظ على المستويات الحالية للضوضاء. وفي سعيها لحل هذه المشكلة المتناقضة تلجأ إلى حلها عالميا ومشاركة تلك البلدان التي لا تعاني من مشكلة الضوضاء بنفس الدرجة، وازدياد الحركة فيما سيكون أقل بكثير مما لديها.
3. ضرورة الأخذ بعين الاعتبار الطائرات التي تعمل على الخطوط الداخلية في أية دراسة بيئية.
4. يجب توخي الحذر عند تشديد فرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث وعلى الأخص عندما يؤدي هذا التشديد إلى إخراج بعض أنواع الطائرات العاملة حاليا من الخدمة كي لا يفسر من قبل البعض بأن الهدف من التشديد هو الناحية التجارية وليس البيئية، إذا أن العالم النامي سيضطر لشراء الطائرات الجديدة من البلدان التي هي بالأساس وراء فرض تلك القيود.
5. من الضروري اعتبار منظمة الطيران المدني الدولي هي الإطار المرجعي الوحيد لتحديد القوانين والمعايير التي تتعلق بالطيران المدني.
6. ضرورة الأخذ بعين الاعتبار وضع الدول النامية ومدى إمكانياتها على تطبيق ما سوف يفرض عليها من إجراءات وعدم تحميلها تكاليف مالية لا طاقة لها بها.
7. الاتجاه بفرض الإجراءات على ما سوف ينتج من طائرات ومحركات مستقبلًا والابتعاد عن فرض إجراءات جديدة على الطائرات العاملة حاليا.
8. ضرورة الابتعاد عن اتخاذ إجراءات من جانب واحد تؤدي للضرر بالجانب الآخر.
9. ضرورة إجراء توازن ما بين حماية البيئة من جهة وتطور الطيران المدني من جهة أخرى، وعدم وضع البيئة حجر عثرة أمام تطور الطيران المدني.
10. التعامل بالمثل فيما يخص الرسوم البيئية المفروضة على الطيران وتشغيله.