

الجمعية العمومية — الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٧ من جدول الأعمال: حماية البيئة

حماية البيئة في مجال الطيران المدني

(ورقة مقدمة من الهيئة العربية للطيران المدني)

الموجز التنفيذي

لقد عملت الدول العربية عملاً حثيثاً مع المجتمع الدولي فيما يخص موضوع حماية البيئة في مجال الطيران المدني من أجل توفير بيئة خالية من الغازات المضرة والتلوث. والتزمت الدول العربية بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية في هذا السياق. وفي هذه الورقة، تدعو الدول العربية المجتمع الدولي من خلال الايكاو الى احترام الاتفاقات المذكورة أعلاه وتطبيق المعايير ذات الصلة عن طريق اعطاء المزيد من الوقت والفرص لاجراء البحوث والدراسات. وتدعو الدول المصنعة الى تحسين أداء المحركات لتفادي زيادة التكاليف ولجعل منتجات النقل الجوي متمشية مع البيئة حسب المواصفات التي أعدتها لجنة حماية البيئة والايكاو.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى اتخاذ ما يلي:

- العمل على إعطاء الفرصة والوقت الكافي لمزيد من البحث والتدقيق.
- احترام الاتفاقيات الثنائية والدولية الموقعة في هذا الشأن.
- تفعيل ومشاركة لجنة البيئة وتوفير الدعم الكامل.
- التأكيد على ما جاء بالوثيقة DOC 9082 DOC 8632 والخاصة برسوم المحروقات وسياسة فرض الرسوم حتى لا يتأثر النقل الجوي اقتصادياً.
- الاهتمام إلى مقارنة جيدة لتوضيح نسبة انبعاثات الغازات وتأثيرها على المحيط والبيئة والتي تنتج عن استخدام وسيلة النقل الجوي مقارنة بالوسائل الأخرى من قاطرات ومركبات ونقل بحري.
- دعوة الدول المصنعة إلى تحسين أداء المحركات لتجنب زيادة التكلفة وتقديم إنتاج يلئم استخدام نقل جوي جيد للمحيط والبيئة طبقاً للمواصفات التي يتم تحديدها وتطويرها من طرف لجنة البيئة بالايكاو.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي C (حماية البيئة - التقليل إلى الحد الأدنى من الآثار السلبية للطيران المدني على البيئة).
الآثار المالية:	لا تلزم موارد مالية إضافية.
المراجع:	الملحق السادس عشر - حماية البيئة

١- إجراءات وسياسات المنظمة الدولية للطيران المدني

١-١ أقرت المنظمة الدولية للطيران المدني الأهداف الإستراتيجية في سياساتها العديد من الإجراءات نحو الرقي بمجال الطيران المدني طبقا لاتفاقية شيكاغو الموقعة عام ١٩٤٤.

٢-١ ومن ضمن تلك السياسات سياسة حماية البيئة، حيث اعتدت الجمعية العمومية عام ١٩٦٨ قرارا يعترف بجدية مشكلة الضوضاء، وفي عام ١٩٧١ اعترفت الجمعية العامة للإيكاو بالآثار البيئية، وقد انعكس هذا على ما تضمنه الملحق السادس عشر في المجلدين الأول والثاني، من وضع القواعد والانضباطات الفنية والتقنية في شأن حماية البيئة وهي مهمة جدا وتحتاج إلى متابعة، وهذا ما تبذله المنظمة الدولية للطيران المدني من خلال مجهوداتها للحد من الضوضاء الصادرة من المحركات والتي تضمنت عدة مراحل:

- إجراءات وصف قياس ضوضاء الطائرات؛
- قدرة الإنسان على تحمل الضوضاء؛
- ترخيص ضوضاء الطائرات؛
- معايير لوضع إجراءات للحد من ضوضاء الطائرات؛
- مراقبة استخدام الأراضي وإجراءات الحد من الضوضاء أثناء اختبارات المحركات قبل الإقلاع.

٣-١ وكان ذلك من خلال لجنة أنشئت لهذا الغرض لمختلف أنواع الطائرات وفي عام ١٩٨٣ دمجت اللجنتان بالضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات لتشكيل لجنة "حماية البيئة" في مجال الطيران بوصفها لجنة فنية لمجلس الإيكاو، وقامت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران منذ إنشائها بالمزيد من تطوير القواعد القياسية الواردة في الملحق السادس عشر لضوضاء الطائرات ولانبعاثات محركات الطائرات من غازات أول أكسيد الكربون والمركبات الهيدروكربونية غير المحترقة وأكاسيد النيتروجين من المحركات الكبيرة العنيفة النفائثة والمروحية العنيفة وبسرعات صوتية والمنتجة بعد عام ١٩٨٦، وتستند هذه القواعد إلى دورة الهبوط والإقلاع.

٤-١ ويحتوي الملحق ١٦ من المجلد الثاني على تفاصيل القياس والمواصفات للأجهزة وتفاصيل طرق إحصائية لتقييم نتائج الاختبارات وهي كالتالي:

- 0 المجلد الثاني من الملحق ١٦ - الجزء الأول يحتوي على المقاييس
- 0 المجلد الثاني من الملحق ١٦ - الجزء الثاني يحتوي على تقييم الدخان
- 0 المجلد الثاني من الملحق ١٦ - الجزء الثالث يحتوي على اختبارات الغازات
- 0 المجلد الثاني من الملحق ١٦ - الجزء الرابع يحتوي على اختبارات المحركات النفائثة
- 0 المجلد الثاني من الملحق ١٦ - الجزء الخامس يحتوي على الغازات المنبعثة من AFTER
- 0 المجلد الثاني من الملحق ١٦ - الجزء السادس يحتوي على طرق المطابقة للانبعاثات والدخان

٥-١ وفي شأن الانبعاثات الصادرة من المحركات، فقد حدث تغيير في الوضع الذي كانت تركز عليه أعمال المنظمة حيث كانت منشغلة بنوعية الهواء بالقرب من المطارات، إلا أنه تم في التسعينات توسيع نطاقها لتشمل مشكلات الغلاف الجوي العالمي الذي تسهم فيه انبعاثات محركات الطائرات مثل "تغير المناخ"، ونتيجة لذلك تولى الأهمية للمزيد من تطوير القواعد القياسية الصادرة عن المنظمة بشأن الانبعاثات حتى لا تضع في الاعتبار دورة الهبوط والإقلاع، بل الانبعاثات خلال مرحلة الطيران المستقيم من العمليات.

٦-١ وفي عام ١٩٩٣ و ١٩٩٩ واستنادا إلى توصيات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المدني، اعتمد مجلس الإيكاو قواعد قياسية كآلية صارمة تضع حدا لأكاسيد النيتروجين، وما زال مجلس المنظمة ينظر في مزيد من القواعد القياسية، وفي القرن الواحد والعشرين أصبحت حماية البيئة أكبر التحديات التي يواجهها الطيران المدني، لذلك شهد الملحق السادس عشر منذ اعتماده المزيد من التطوير استجابة لمتطلبات حماية البيئة حتى تتلاءم مع التكنولوجيا المعاصرة وذلك من خلال اللجنة المكلفة بهذا الموضوع.

٢- الإجراءات الأوروبية أحادية الجانب

١-٢ في هذا الصدد عملت المجموعة الأوروبية وأصدرت قرارات هامة في موضوع حماية البيئة وقد صادق عليها البرلمان الأوروبي، منها ما يتعلق بموضوع الطيران حيث صدر القرار رقم ٢٠٠٣/٣/١١، فيما يتعلق بشهادة المطابقة أو المواصفات للانبعاثات من محركات الطائرات وفتحات تسرب الوقود أو التخلص من الوقود، وذلك بما يعرف بشهادة CS-34,1 - وهي تتسجم مع المواصفات والمقاييس الدولية.

٢-٢ يمكن الرجوع إلى القرار للاطلاع.

٣-٢ أيضا أصدرت المجموعة الأوروبية عن طريق البرلمان الأوروبي وثيقة رقم GREEN HOUSE - 2003/87/EC، والخاص بحصص الانبعاثات الغازية طبقا للنشرة 96/61/EC والتي تم تعديلها في بروكسل في ٢٠٠٦/١٢/٢٠، حيث أوضحت المجموعة الأوروبية في مقدمتها عن التعديل أن النمو في النشاط الجوي سبب في ارتفاع معدل الانبعاثات مقارنة من سنة ١٩٩٠ إلى سنة ٢٠٠٣، بنسبة زيادة ٨٧% فلاحظت المجموعة الأوروبية أن هناك مخاطر كبيرة على المحيط والبيئة في عام ٢٠١٢.

٤-٢ أيضا أقرت أن الطيران المدني لا يخضع لاتفاقية "كيوتو" وبالتالي لا توجد مظلة قانونية لذلك تلزم الطيران المدني. أيضا رأت المجموعة الأوروبية ضرورة إعطاء المزيد من الأهمية للدراسة البحثية والقانونية والمالية والتقنية. أيضا من خلال وجهة النظر الأوروبية فإن التقييم الاقتصادي والبيئي والتأثير النفسي بين الشركات العالمية ليس له أثر إلا على الاختلاف النمطي للشركات المشغلة والعامل فيها الآتي:

(١) مدة الرحلة أو طولها؛

(٢) عمر الطائرات؛

(٣) الحمولة التجارية PAYLOAD

٥-٢ أي بمعنى آخر أن الطائرات القديمة والرحلات القصيرة والأقل ركابا وحمولة سوف يشملها التأثير المباشر. أيضا الأثر الآخر على التنافس لاستغلال المطارات أن يكون مجمل رحلات الإقلاع والهبوط هو سبب الضرورة. وبالتالي خرجت المجموعة الأوروبية إلى فرض حصص لكل طن كيلومتري وهي تكون حمولة على المشغل ودولة التشغيل. وهذه للهابطة والمقلعة بالمجال الجوي الأوروبي [عليه الرجوع إلى صيغة القرار الأكثر إيضاحا]. القرار

الأوروبي المتخذ هو من جانب أحادي وليس على نطاق عالمي، وقد صادق عليه البرلمان الأوروبي وهذا إلزام خارج نطاق المجموعة الدولية التي عادة ما تقرض فيه المقاييس والمعايير الدولية وتكون ملزمة حسب اتفاقية "شيكاجو"، ومن المعلوم أنها غير متضمنة لحماية البيئة - يمكن الرجوع إلى الوثيقة الأوروبية الصادرة بتاريخ ٢٠/١٢/٢٠٠٦، رقم 2006/0304 COD/COM 2006-818، علماً بأن الوثيقة حددت الرحلات المحلية الأوروبية التي سيعمل بها عام ٢٠١١ وعلى نطاق الرحلات الدولية ٢٠١٢.

٣- رؤية المجموعة العربية

١-٣ لا شك أن الاهتمام الكبير للمجموعة الأوروبية بموضع حماية البيئة قد خلف أثراً طيباً، وهو ما تشاطر فيه الرأي مجموعة ACAC - الهيئة العربية للطيران المدني.

٢-٣ غير أنه فرض إجراءات أحادية الجانب خارج نطاق المجموعة الدولية للآيكاو وخارج نطاق الاتفاقية الثنائية في مجال النقل الجوي الموثق مع الأطراف، لذلك فإن المجموعة العربية ارتأت ضرورة إعطاء المزيد من النقاش والتريث والبحث من خلال اللجنة المشكلة والخاصة بالبيئة ومن خلال وضع القواعد والنظم والمواصفات في شكل تعاون فني لوضعها موضع التنفيذ وفي وقت زمني متفق عليه مع دعم الدول لذلك البرنامج الهام في مجال البيئة والمحيط، مما يجعله أكثر سهولة على المجتمع الدولي لضبط المعايير من أجل الوصول إلى حماية بيئية طبقاً للاتفاقيات الدولية وخاصة "شيكاجو" والتي يتطلب بها بعض الإدخالات حول موضوع البيئة والمحيط من تطورات فنية وتقنية على صناعة الطيران المدني، أيضاً لرؤية المجموعة العربية في البعد الاقتصادي والذي يعتمد على تشجيع وتعزيز النقل الجوي وضرورة معالجة الأمر مع المصنعين لتلك المحركات المتسببة في انبعاثات الغازات ويعمل على تحسين أدائها وملاءمتها لحماية البيئة وحتى لا يحمل المشغل أو دولة التشغيل تبعية ذلك الأمر. علماً بأن التخوف لدى الشركات الأوروبية سوف يؤثر سلباً على عملياتها حيث تزيد التكلفة وتنخفض أرباح شركات الطيران مجموعة ما بين ١٢،٨٣ و ٥٤،٧١ بليون دولار أمريكي للفترة ما بين ٢٠١١ و ٢٠٢٢.

٣-٣ وإن كلفة شراء الحصص ALLOWANCE يقدر ب ٤٥ بليون خلال هذه الفترة.

٤-٣ كما أنه سوف يؤثر سلباً على حركة الشحن والمسافرين ويقلص خيارات المستهلك وبالتالي خسارة الوظائف وهي ما بين ٨٠٠٠ و ٤٢٠٠٠ وظيفة. كما نود الإشارة إلى أن أساطيل شركات الطيران العربية تتمتع بمتوسط عمر بمعدل ٩ سنوات مقارنة بباقي المناطق حيث المعدل أعلى بكثير مما يدل على تمتع شركات الطيران بأفضل سجل لجهة التأثير على الانبعاثات الغازية. ونود أيضاً أن نوضح أن معدل السعة الموجودة على الطائرات العربية هو ٢٧٧ مقعداً وبالتالي تعتبر مقارنة إيجابية مع المناطق الأخرى في العالم حيث يتراوح المعدل ما بين ١١٠ إلى ٢٢٠ مقعداً، وبالتالي فإن مساهمة شركات الطيران العربية بالانبعاثات للمقعد المعروض هي أقل بكثير من شركات العالم.

٤- قرار المجموعة العربية

١-٤ إن المجموعة العربية في إطار ACAC عملت جاهدة مع المنظومة الدولية بقصد حماية البيئة وإيجاد محيط خال من الغازات المضرة بالبيئة والتلوث فقد أصدرت الجمعية العمومية للطيران المدني القرار رقم ٤٥-م/ع/٨ لإعطاء موضوع البيئة أهمية قصوى للحد من التلوث طبقاً للمعاهدات والاتفاقيات الدولية.

— انتهى —