

ندوة بشأن الجوانب البيئية للطيران

(مونتريال ، ٩-١١/٤/٢٠٠١)

ورقة معلومات تاريخية

انبعاثات محركات الطائرات - سياسات الايكاو الراهنة

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

في السنوات الأخيرة امتد نطاق صنع السياسة في الايكاو بشأن الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات ليشمل الآثار العالمية لها . وتشرح ورقة المعلومات التاريخية هذا التوسيع ثم تصف بإيجاز سياسات الايكاو بشأن قواعد الترخيص للمحركات واستخدام الأساليب التشغيلية واستخدام الخيارات القائمة على آليات السوق وتشير الى أماكن العثور على معلومات أكثر تفصيلا .

١- مد نطاق صنع السياسة

١-١ في الماضي ، ركزت الايكاو بصفة رئيسية على آثار الانبعاثات على المستوى الأرضي . وفي السنوات الأخير ، أدركت الايكاو الحاجة الى معالجة الآثار العالمية لانبعاثات محركات الطائرات .

٢-١ في هذا السياق ، تعطي أهمية خاصة لبروتوكول كيوتو (١٩٩٧) الملحق باتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ . يطلب البروتوكول ، الذي لم يدخل حيز النفاذ بعد ، من الدول الواردة في الملحق الأول للاتفاقية (الدول الصناعية) أن تخفض انبعاثاتها المجمعة لستة غازات من غازات الدفيئة ، أقربها صلة للطيران هو غاز ثاني أكسيد الكربون . وتستنتج انبعاثات الطيران الدولي حاليا من المستهدف . وتذكر الفقرة الثانية من المادة الثانية في بروتوكول كيوتو أن مسؤولية الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من مستودعات الوقود أو تخفيضها تقع على عاتق الأطراف الواردة في الملحق الأول ، بالعمل من خلال الايكاو .

٣-١ استعرضت الجمعية العمومية للايكاو عام ١٩٩٨ سياستها بشأن الآثار العالمية للانبعاثات^١ . وعلى وجه الخصوص ، فقد طلبت من مجلس الايكاو ، من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ، دراسة البدائل المتاحة لوضع سياسة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران المدني أو تخفيضها مع مراعاة النتائج المتضمنة في التقرير الخاص عن الطيران والغلاف الجوي العالمي الصادر عن فريق الخبراء الحكوميين المعني بتغير المناخ وأحكام بروتوكول كيوتو

^١ قرار الجمعية العمومية ٣٢-٨ ، المرفق (و) (أعيد طبعه في الوثيقة BIP/2)

وأن يقدم تقريراً عن ذلك إلى دورة الجمعية العمومية التي ستعقد في وقت لاحق من هذا العام . كما طلبت أن يتعاون المجلس بصورة وثيقة مع المنظمات الأخرى المعنية لتحديد المشكلات البيئية في الغلاف الجوي العلوي وصنع السياسة في هذا المجال مع مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ .

٢- قواعد الترخيص للمحركات

١-٢ يشترط على الطائرات أن تستوفي اشتراطات قواعد ترخيص المحركات التي اعتمدها مجلس الايكاو . وترد هذه القواعد في المجلد الثاني - انبعاثات محركات الطائرات ، في الملحق السادس عشر - حماية البيئة باتفاقية الطيران المدني الدولي . وصممت هذه القواعد بصفة أساسية لمعالجة الشواغل المتعلقة بنوعية الهواء في المناطق المجاورة للمطارات . ونتيجة لذلك ، فهي تضع حدوداً على انبعاثات أكاسيد النيتروجين وأحادي أكسيد الكربون والهيدروكربون غير المحترق لدورات الهبوط والاقلاع على ارتفاع يقل عن ٩١٥ متر (٣٠٠٠ قدم) ٢ .

٢-٢ بينما تعتمد هذه القواعد على دورة الهبوط والاقلاع للطائرات إلا أنها تساعد أيضاً في الحد من الانبعاثات في الارتفاعات . وتعتبر أكاسيد النيتروجين ذات ارتباط خاص ، وهي تعتبر أحد مكونات الأوزون وتحول إلى غاز دفيئة في الارتفاعات العالية . واعتمدت القاعدة الخاصة بأكاسيد النيتروجين لأول مرة في عام ١٩٨١ ثم أصبحت أكثر صرامة في عام ١٩٩٣ عندما خفضت الايكاو المستويات المسموح بها بنسبة ٢٠ في المائة للمحركات المرخص لها حديثاً مع تقليص في الانتاج في ١٢/٣١/١٩٩٩ . وفي عام ١٩٩٩ زاد المجلس صرامة القاعدة القياسية بحوالي ١٦ في المائة في المتوسط للمحركات المرخص لها حديثاً ابتداءً من ١٢/٣١/٢٠٠٣ .

٣-٢ يحتوي بنك معلومات انبعاثات عوادم المحركات الصادر عن الايكاو (الوثيقة 9646 Doc) الصادرة في ١٩٩٥ على قاعدة بيانات شاملة لمعلومات ترخيص انبعاثات محركات الطائرات النفاثة . وتتوافر التحديثات المتتالية لبنك المعلومات من خلال موقع شبكة الايكاو ٣ .

٣- استخدام الأساليب التشغيلية

١-٣ سوف تصدر الايكاو مواد ارشادية قريباً في شكل كتاب دوري بشأن الفرص التشغيلية لتقليل استخدام الوقود وتخفيض الانبعاثات . وسوف يحتوي الكتاب الدوري على معلومات عن عمليات الطائرات على المستوى الأرضي وأثناء الطيران بالإضافة إلى معدات الخدمة الأرضية ووحدات الطاقة المساعدة .

٢-٣ أكدت الايكاو للدول على أن التنفيذ المبكر لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية سيكون وسيلة فعالة لتخفيض احتراق الوقود وتجنب الانبعاثات غير الضرورية . ومن المتوقع أن تُرد نتائج الدراسة الأولية للفوائد البيئية المرتبطة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ومنهجية تقييمها في النسخة الجديدة من الخطة العالمية للملاحة الجوية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (الوثيقة رقم 9750 Doc) .

٢ توجد أيضاً أحكام تتعلق بالدخان والوقود المصروف

٣ كانت DERA هي النقطة المركزية للاحتفاظ ببنك المعلومات ذلك ولتوفيره على شبكة الانترنت . ويمكن الوصول إليه من خلال موقع شبكة الايكاو (www.icao.int) والضغط على كلمة "Environment" ثم كلمة "Publications" .

٤- استخدام الخيارات القائمة على آليات السوق

١-٤ تشمل الخيارات القائمة على آليات السوق للحد من الانبعاثات أو تخفيضها الجبايات البيئية (الرسوم أو الضرائب) وتجارة الانبعاثات والاجراءات الطوعية . وتتطور السياسة في هذا المجال . وتقتصر المعلومات الواردة فيما يلي على سياسات المجلس والجمعية العمومية الحالية بشأن الرسوم والضرائب (ستعرض المعلومات الخاصة بنتائج الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بشأن كل الخيارات القائمة على آليات السوق في الدورة الثامنة) .

٢-٤ بينما يوجد لدى الايكاو سياسات مستمرة تغطي الرسوم بصورة عامة (سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية الوثيقة رقم 9082/6 Doc) الا أن هذه السياسات لا تتناول الرسوم المتعلقة بالانبعاثات على وجه الخصوص . ووضعت الايكاو ارشادات سياسية منفصلة للدول بشأن الضرائب (سياسات الايكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي ، Doc 8632) التي توصي بالاعفاء المتبادل من جميع الضرائب التي تفرض على الوقود المشتري للرحلات الدولية وهي سياسة نفذت عمليا في غالبية الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية كما تدعو الدول أيضا الى تخفيض أو الغاء الضرائب المتعلقة بمبيعات أو استخدام النقل الجوي الدولي .

٣-٤ في ديسمبر ١٩٩٦ اعتمد مجلس الايكاو بيانا لسياسية المجلس في شكل قرار بشأن استخدام الجبايات المتعلقة بالانبعاثات^٤ . وبينما اعتبر المجلس أن وضع رسم أو ضريبة بيئية يتفق عليها دوليا ويفترض أن تطبقها كل الدول قد لا يكون أمرا عمليا في ذلك الوقت ، بالنظر الى الآراء المختلفة للدول والمشكلات التنظيمية والعملية الكبيرة في التنفيذ التي قد تظهر فقد أوصى المجلس الدول أن تقدم الجبايات البيئية في صورة رسوم وليس ضرائب .

٤-٤ وتتص ارشادات المجلس ، التي تعتبر مؤقتة وفي انتظار المزيد من العمل من جانب لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ، على أنها ينبغي أن تطبق في المقام الأول على تخفيض الأثر البيئي لانبعاثات محركات الطائرات . وعلى سبيل المثال ، يمكن تنفيذ ذلك من خلال معالجة الأضرار المحددة التي تسببها الانبعاثات ، اذا كان من الممكن تحديدها ، أو عن طريق تمويل الأبحاث العملية بشأن أثارها البيئية أو تمويل الأبحاث التي تهدف الى تخفيض أثارها البيئية من خلال تطوير التكنولوجيا ووضع مناهج جديدة لعمليات الطائرات .

٥-٤ تحت هذه الارشادات المؤقتة الدول على دراسة تقديم الرسوم المتعلقة بالانبعاثات مع مراعاة مبدأ عدم التمييز الوارد في المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو . فضلا عن ذلك ، فان الرسوم ينبغي أن ترتبط بالتكاليف كما لا ينبغي لها أن تميز ضد النقل الجوي بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى . وعلاوة على هذا ، لا ينبغي أن تكون هناك أهداف مالية وراء فرض هذه الرسوم .

٦-٤ في عام ١٩٩٨ طلبت الجمعية العمومية أن تواصل الايكاو عملها في مسألة الجبايات المتعلقة بالانبعاثات بقصد الوصول الى استنتاج قبل دورة الجمعية التي تتعقد هذا العام بشأن الارشادات التي تعطى للدول^٥ . كما حثت الدول أيضا على الامتناع عن اتخاذ اجراءات فردية بتقديم جبايات تتعلق بالانبعاثات لا تتوافق مع الارشادات المؤقتة الحالية .

— انتهى —

^٤ مرفق بكتاب المنظمة AN 1/17.9-97/62 بتاريخ ١١/٦/١٩٩٧

^٥ قرار الجمعية العمومية ٣٢-٨ ، المرفق (ح) (أعيد طبعه في الوثيقة BIP/2) .