

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ١٥ : حماية البيئة

توصية للحد من المساهمة المتنامية لانبعاثات محركات الطائرات في تلوث الهواء محليا

(وثيقة مقدمة من ٤١ دولة متعاقدة^١، أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)

ملخص

تلقت هذه الوثيقة الانتباه الى الزيادة الجديدة لانبعاثات محركات الطائرات مع عودة نمو الحركة الجوية والى الآثار السلبية على قطاع الطيران في جميع أنحاء العالم اذا لم يتم معالجة نوعية الهواء في المطارات وبالقرب منها بفعالية. الاجراء المعروض على الجمعية العمومية: يرجى من الجمعية العمومية أن توضح في بيانها الموحد بشأن حماية البيئة (A35-WP/77) التوصيات الواردة في الفقرة ١١.

خلفية الموضوع

- ١- رغم القواعد القياسية الراهنة للايكواو، فان انبعاثات الطائرات للنتروجين وأوكسيد الكربون، والهيدرو كربونات والجسيمات، على مستوى البر وبالقرب منه، أخذت في النمو مرة أخرى مع عودة نمو الحركة الجوية. وتصف منظمة الصحة العالمية بوضوح بعض الآثار المناوئة التي تخلفها هذه الملوثات على الصحة البشرية^٢. وتعتقد الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني أنه ينبغي ايلاء مزيد من الاهتمام الى هذه المبادئ التوجيهية والى عواقب الطلب المتزايد من أجل تحسين نوعية الهواء.
- ٢- تقر الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني العمل الأساسي الذي أنجز داخل الايكواو لوضع قواعد انبعاثات المحركات وتحديثها والتوصية باتخاذ تدابير تشغيلية للحد من التلوث. لكنها ترى أنه لا بد من اتخاذ اجراءات اضافية لمعالجة هذه المسألة والحد من الاعتراض على نمو الحركة الجوية.

^١ تقدم اللجنة الأوروبية للطيران المدني بالنسختين الانجليزية والفرنسية.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، استراليا، ازربيدجان، بلجيكيا، 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 والجبل 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.

^٣ المبادئ التوجيهية لمنظمة الصحة العالمية فيما يتعلق بنوعية الهواء (٢٠٠٠).

٣- في التجمعات الحضرية، تعتبر انبعاثات الطائرات لأكاسيد النتروجين داخل الطبقة الحدودية (داخل الفضاء الجوي)، التي تساهم في تلوث الهواء محليا، المسؤولة بوجه عام عن أقل من ١٠ في المائة من انبعاثات أكاسيد النتروجين في المناطق الريفية. غير أن أنشطة المطارات ككل أصبحت المصدر الرئيسي لهذا التلوث بعد النقل البري. وتزيد انبعاثات أكاسيد النتروجين من نسب تركيز ديوكسيد النتروجين، والأوزون والجسيمات (مثل الهباء الجوي). وبالنسبة لبعض المجتمعات المحلية المتاخمة للحدود مع المطارات، تعتبر أنشطة المطارات بالفعل المصدر الرئيسي لديوكسيد النتروجين. ويمكن أن يعيق هذا الأمر نمو المطارات وتطورها.

٤- أفادت لجنة البيئة الأوروبية في عام ١٩٩٩، أن ١٥ في المائة من السكان الريفيين في أوروبا تعرضوا الى نسب تركيز ديوكسيد النتروجين مما يتجاوز القيمة الحدية القصيرة الأمد التي وضعها الاتحاد الأوروبي لحماية الصحة البشرية. وكما أبلغت بذلك لجنة الايكو بشأن حماية البيئة في مجال الطيران، هناك حالات مشابهة في مناطق أخرى من العالم. وتتعرض نسب واسعة من السكان أيضا الى نسب تركيز عالية ومتوسطة من الأوزون تفوق القيم الحدية. ويتوقع أن تشهد التجمعات الحضرية تزايد القيم الحدية للأوزون وديوكسيد النتروجين بعد عام ٢٠١٠ رغم التخفيضات الواسعة لانبعاثات الناجمة عن النقل البري والمصادر الأخرى.

٥- الزيادات المتوالية في مدى شدة قواعد انبعاثات الايكو الخاصة بتحديد انبعاثات أكاسيد النتروجين (- ٢٠ في المائة في عام ١٩٩٦، و ١٦ في المائة في عام ٢٠٠٤، وفي حالة اعتماد اقتراح لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، ١٢ في المائة في عام ٢٠٠٨) لا تكفي للحد من حجم انبعاث الملوث لكل راكب. وتتعلق القاعدة القياسية بحصة ضغط المحركات وهي تتزايد^١ بهدف خفض استهلاك البنزين، مما يفسر سبب عدم انخفاض انبعاثات المحركات لكل راكب. ومع عودة نمو الحركة الجوية، ستزيد مساهمة الطيران في انبعاثات أكاسيد النتروجين مرة أخرى بالقيمة الحقيقية والقيمة النسبية.

٦- هناك قلق شديد آخر ازاء نوعية الهواء محليا يتعلق بالجسيمات. وتفيد وكالة البيئة الأوروبية أن بين ٢٠ في المائة و ٤٠ في المائة من سكان المناطق الريفية في أوروبا يتعرضون الى مستويات من الجزيئات الدقيقة بزيادة للقيم الحدية لحماية الصحة البشرية. وتعد مساهمة الطيران في هذا التلوث محدودة ولكنها آخذة في التنامي أيضا.

مقتضيات السياسة في المستقبل

٧- كما ذكر بذلك الكتاب الدولي رقم 303 AN/76 بشأن الفرص التشغيلية لتقليل استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات، تضع لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ثلاثة نهج تكميلية لمعالجة انبعاثات الطيران المحلي، وهي التغيير التكنولوجي وقواعد الترخيص القياسية، والتدابير التشغيلية - المتعلقة بتسهيلات ومعدات الطائرات، والنقل البري وعمليات الطائرات - والاستخدام المحتمل للتدابير القائمة على آليات السوق. وينبغي النظر في فعالية التكاليف لكل نهج وكذلك مخاطر تشويه المنافسة.

٨- غير أنه في كل حالة، يبدو من الضروري مواصلة زيادة مدى شدة قواعد الترخيص القياسية المتعلقة بنوعية الهواء، لا سيما بالنسبة لأكاسيد النتروجين، مع مراعاة العلاقة الترابطية بين الأداءات التي تتعلق بكل نوع من أنواع الانبعاثات (بوجه خاص ديوكسيد الكربون) وبالضوضاء. ويظل مدى شدة قواعد الانبعاثات الطريقة المثلى لتعزيز التحديث التكنولوجي. ولا بد للصناعة أيضا أن تبذل كل ما في وسعها لتحقيق أهداف البحث طويلة الأمد المعلن عنها في أوروبا وأمريكا الشمالية وتطوير وتشغيل التكنولوجيا التي تتضمن أوجه التقدم الناجمة عن ذلك بأسرع ما يمكن.

^١ كان متوسط زيادة نسبة ضغط المحركات يفوق ٥٠ في المائة خلال العشرين سنة التي مضت.

٩- ان التقليل من انبعاثات أكاسيد النتروجين للطائرات الى أدنى حد على جميع الارتفاعات، ليس أقل من ٣٠٠٠ قدم فحسب، أمر مرغوب فيه الحد من أثر الطيران على نسب تركيز الأوزون الاقليمية وعلى تغير المناخ. ولهذا السبب ينبغي استكمال نظام الترخيص الراهن ليشمل جميع مراحل الطيران، مع مراعاة أداء الطائرات ككل.

١٠- لم يكن الغرض من نظام الترخيص الراهن المتعلق بانبعاثات الدخان هو تمثيل أداء المحركات بشأن انبعاثات الجزيئات الدقيقة. وتوجد الآن القيم الحدية الخاصة بنسب تركيز الجزيئات في العديد من البلدان على أساس توصيات منظمة الصحة العالمية لحماية الصحة البشرية. وكما أوصت بذلك لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، ينبغي دراسة تكييف ملائم لترخيص الايكاو من أجل تناول هذه المسألة.

الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١١- تطلب الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني من الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو القيام بما يلي:

(أ) أن توضح في قرارها بشأن حماية البيئة (A3-WP/77) أن الاجراءات الجديدة لازمة لحماية نوعية الهواء لأن ما تساهم به محركات الانبعاثات في ديوكسيد النيتروجين وتلوثات الأوزون آخذة في التزايد مرة أخرى مع عودة نمو الحركة الجوية، بالقيمة الحقيقية والقيمة النسبية.

(ب) أن ترحب باقتراح لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لوضع قاعدة قياسية جديدة بشأن انبعاثات أكاسيد النتروجين (-١٢٪ في عام ٢٠٠٨).

(ج) أن تطلب من المجلس أن يقوم بما يلي:

(١) أن يكفل أن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ستستعرض القاعدة القياسية لأكاسيد النتروجين مع حلول عام ٢٠١٠.

(٢) أن يكفل استكمال عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران المتعلق بتوسيع نظام الترخيص الراهن لانبعاثات أكاسيد النتروجين ليشمل جميع مراحل الطيران مع مراعاة أداء الطائرات ككل وذلك في الاجتماع السابع للجنة.

(٣) أن يدرس الخصائص الملائمة للجسيمات الناجمة عن انبعاثات محركات الطائرات، كما اقترحت ذلك لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بهدف تقييم القاعدة القياسية الراهنة للايكاو لانبعاثات الدخان في ضوء التوصيات التي أصدرتها منظمة الصحة العالمي مؤخرا، والتي حددت نسب تركيز الجسيمات الدقيقة على أنها مضرّة بالصحة.

- انتهى -