25 Οκτωβρίου 2013

Ελπίδες για λιγότερο ρυπογόνες αερομεταφορές

/ Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός



Πώς μπορούν οι διεθνείς αερομεταφορείς να μειώσουν τους ρύπους; Η ΕΕ θέτει αυστηρούς όρους, συναντά όμως εμπόδια. Η Διεθνής Συνδιάσκεψη για τις Αερομεταφορές στο Μόντρεαλ επιχειρεί να δώσει λύση.

Πώς μπορούν οι διεθνείς αερομεταφορείς να μειώσουν τους ρύπους; Η ΕΕ θέτει αυστηρούς όρους, συναντά όμως εμπόδια. Η Διεθνής Συνδιάσκεψη για τις Αερομεταφορές στο Μόντρεαλ επιχειρεί να δώσει λύση.

Η Συνδιάσκεψη του Διεθνούς Οργανισμού για την Πολιτική Αεροπορία των ΗΕ (ICAO) διεξάγεται αυτές τις ημέρες στο Μόντρεαλ του Καναδά (24.9-4.10), έχοντας θέσει στην κορυφή της ατζέντας της τον περιορισμό των επιβλαβών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις αερομεταφορές. Η ΕΕ επιβάλει από το 2012 σε διεθνείς αερομεταφορές ειδικές οικονομικές επιβαρύνσεις σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, κάτι που έχει προκαλέσει έντονες αντιδράσεις κυρίως από τη μεριά της Κίνας, της Ρωσίας και των ΗΠΑ. Ο ICAO, ο κατεξοχήν αρμόδιος διεθνής οργανισμός για ζητήματα ασφάλειας των διεθνών αερομεταφορών, αναλαμβάνει τώρα ρόλο διαμεσολαβητή προκειμένου να συμβιβάσει τα αντικρουόμενα συμφέροντα με γνώμονα την εύρυθμη λειτουργία των διεθνών αερομεταφορών, με παράλληλη μέριμνα για την όσο το δυνατό

μεγαλύτερη αποφυγή της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Διεθνής ασυμφωνία

Παρά το γεγονός ότι ήδη από το 1997 το Πρωτόκολλο του Κιότο είχε θέσει το ζήτημα της ρύθμισης των εκπομπών επιβλαβών αερίων στον τομέα των αερομεταφορών, απαιτώντας από τα υπογράφοντα μέλη τη λήψη θετικών μέτρων για την εφαρμογή των όρων του, μέχρι σήμερα τα βήματα που έχουν γίνει σε διεθνές επίπεδο είναι ελάχιστα. Δεδομένου ότι δεν έχει επιτευχθεί στο μεταξύ μία συγκεκριμένη διεθνής συμφωνία που θα δεσμεύει τα 191 κράτη μέλη του ICAO, η ΕΕ έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει όσο αυστηρά μέτρα επιθυμεί αναφορικά με τον ευρωπαϊκό χώρο.
«Ο τομέας των αερομεταφορών είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος οικονομικός κλάδος παγκοσμίως. Γι αυτό και εκεί είναι πιο έντονο το πρόβλημα των επιβλαβών εκπομπών», αναφέρει στην DW ο Κρίστοφ Μπαλς, επικεφαλής του γερμανικού περιβαλλοντικού οργανισμού Germanwatch. Σύμφωνα με τον κ. Μπαλς, περίπου το 5-8% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα προέρχεται από τις διεθνείς αερομεταφορές κι έτσι η λήψη μέτρων για την μείωσή τους κρίνεται επιτακτική.

Ευρώπη vs υπόλοιπος κόσμος

Το ευρωπαϊκό μοντέλο διαχείρισης των ρυπογόνων αερίων που προέρχονται από τις αερομεταφορές προσπαθεί να συμφιλιώσει τα οικονομικά συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών με την προστασία του περιβάλλοντος. Πρόκειται στην προκειμένη περίπτωση για ένα σύστημα εμπορίας των δικαιωμάτων εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Κάθε τόνος εκπομπών κοστολογείται από την ΕΕ από 5 έως 15 ευρώ. Στην πράξη αυτό σημαίνει πως ένα μεγάλο αεροσκάφος που απογειώνεται από την Φρανκφούρτη με προορισμό το Λος Άντζελες και αφήνει πίσω του 600 περίπου τόνους επιβλαβών αερίων, θα αναγκαστεί να πληρώσει αναλόγως. Αν και οι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς μέχρις στιγμής δείχνουν να συμμορφώνονται, έντονες ενστάσεις αντιτείνουν εταιρείες από την Κίνα, τη Ρωσία και τις ΗΠΑ.

Ως βασικό επιχείρημα προτάσσουν το άδικο του συγκεκριμένου μέτρου, μιας και δεν θα έπρεπε να επεκτείνεται και σε μη ευρωπαϊκές εταιρείες λόγω έλλειψης σχετικής δικαιοδοσίας. «Φυσικά και εντός των ορίων της ευρωπαϊκής επικράτειας ισχύει το ευρωπαϊκό δίκαιο, αλλά η εφαρμογή αυτού δεν μπορεί να επεκτείνεται πέραν των ευρωπαϊκών ορίων», αναφέρει στην DW ο Τσάι Χάιμπο από τον κινεζικό αερομεταφορέα CATA. Πάντως από τον περασμένο Απρίλιο, η ΕΕ έχει παγώσει τις πρόσθετες επιβαρύνσεις για επιβλαβείς εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε διεθνείς πτήσεις. Προς το παρόν όμως μια διεθνής συμφωνία για το θέμα αυτό δεν

έχει επιτευχθεί, παρά τις ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες αλλά και τις έντονες πιέσεις που ασκούν μεγάλες περιβαλλοντικές οργανώσεις. Προς αυτή τη συμβιβαστική κατεύθυνση κινείται λοιπόν σήμερα η Διεθνής Συνδιάσκεψη του Μόντρεαλ.

Πηγές: Deutsche Welle – Cui Mu, Δήμητρα Κυρανούδη skai.gr