



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند ٢١ من جدول الأعمال: خطة الأمم المتحدة لعام ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة

تحسين إعادة استخدام نفايات المقصورة وأداء إعادة التدوير

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي - الإياتا)

الموجز التنفيذي	
ورقة المعلومات هذه تلفت الانتباه إلى التحدي المتزايد المتمثل في تقليل وإعادة استخدام وإعادة تدوير نفايات المقصورة والمساهمة في الهدف الثاني عشر للتنمية المستدامة بشأن الاستهلاك والإنتاج المستدامين. وتسلط ورقة المعلومات هذه الضوء على الحاجة إلى نهج تعاوني في مواجهة هذا التحدي وتدعو إلى إدخال تنظيم منسق وأكثر ذكاءً.	
الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة المعلومات هذه بالهدف الاستراتيجي لحماية البيئة.
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ يواجه قطاع الطيران تحديات مرتبطة بتحسين أداء نفايات المقصورة واستبدال المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام ببدائل مستدامة.

٢-١ يعتبر عدم وجود إعادة استخدام وإعادة تدوير لنفايات المقصورة مؤشراً واضحاً للغاية للأداء البيئي؛ مع الدراسات الاستقصائية التي أجرتها الإياتا مؤخراً والتي تشير إلى أن الركاب ينظرون إلى نفايات المقصورة على أنها ذات أهمية مساوية لتحدي انبعاثات غازات الدفيئة في القطاع.

٣-١ وعلى الرغم من أن شركات الطيران تواجه عقبات تقنية وتشغيلية، فإن الافتقار إلى أنظمة الصحة الحيوانية المنسقة والقائمة على المخاطر يحول دون إعادة الاستخدام وإعادة التدوير والتحرك نحو استبدال المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام ببدائل مستدامة. ويحد هذا من قدرة القطاع على تقديم مساهمة إيجابية في الاقتصاد الدائري وتحقيق هدف التنمية المستدامة رقم ١٢-٣ للحد من هدر الطعام بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٣٠.

^١ قدمت الإياتا هذه الورقة باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

٤-١ تشير أبحاث الإياتا إلى أن نفايات خدمات المطاعم على الصعيد الدولي تمثل خطراً ضئيلاً لانتشار أمراض الحيوان وتوصي بإعادة تركيز أنشطة الإنفاذ التي من شأنها أن تسهل التبني الواسع لبرامج إعادة الاستخدام وإعادة التدوير.

٥-١ يعتبر التخلص غير المناسب من المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام وتأثيره على البيئة البحرية تحدياً رئيسياً لمجتمعنا. وعلى الرغم من استخدام المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام على نطاق واسع في مجال الطيران بسبب قوتها وخفة وزنها وخصائصها الصحية، فقد أظهر العمل الطوعي من قبل شركات الطيران أن القطاع حريص على استبدال هذه المنتجات ببدائل أكثر استدامة.

٦-١ ومع ذلك، فإن القيود المفروضة على المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام غير المتكافئة المعتمدة على المستوى الوطني ومستوى المطارات تعرقل جهود الاستبدال وتجبر أنظمة نفايات خدمات المطاعم على الصعيد الدولي على دفن أو حرق البدائل حيوية الأصل.

تعتبر الأنظمة غير الملائمة وغير المتماثلة التحدي الرئيسي للطيران لتحسين أداء إدارة نفايات المقصورة، والمساهمة في الاقتصاد الدائري واستبدال المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام ببدائل مستدامة. ويتعين على شركات الطيران والمطارات ومقدمي خدماتها تسويق الإجراءات لتعزيز التغيير التنظيمي؛ تقديم إشارات الطلب إلى سوق البدائل المستدامة الناشئة؛ التشجيع على تطوير نظم وهياكل أساسية مناسبة لإعادة التدوير وإعادة الاستخدام والاسترداد؛ وتبادل المعلومات مع الركاب وأصحاب المصلحة.

٢- المناقشة

١-٢ تعرضت صناعة الطيران لانتقادات بسبب ممارسات سيئة لإدارة نفايات المقصورة، ومع استمرار النمو العالمي للركاب، من المقرر أن تزداد أحجام نفايات مقصورة الطيران وتكاليف إدارتها بشكل كبير.

٢-٢ بناءً على تحليل تكوين النفايات المحدود، تقدر الإياتا أن القطاع أنتج ٦,٤ مليون طن من نفايات المقصورة في عام ٢٠١٩، وعلى الرغم من انخفاض هذه الأحجام خلال الوباء، فمن المتوقع أن يتم توليد أحجام مماثلة بحلول عام ٢٠٢٤.

٣-٢ يمكن لشركات الطيران وموردي خدمات المطاعم الخاصة بها تحقيق وفورات كبيرة في التكاليف من خلال جهود تحسين الأغذية والمشروبات. تشير بيانات تحليل تكوين النفايات إلى أن أكثر من ٢٠٪ من نفايات المقصورة عبارة عن أطعمة ومشروبات لم تمس وتمثل تكلفة للقطاع من ٢,٤ إلى ٣,٦ مليار دولار سنوياً.

٤-٢ تخضع جميع نفايات المقصورة لضوابط إدارة النفايات الوطنية التي تحد من التلوث، لكن العديد من البلدان قد ذهبت إلى أبعد من ذلك في أنظمتها، حيث أدخلت قيوداً على نفايات الطعام الناتجة من الرحلات الجوية الدولية لحماية قطاعها الزراعي فيما يتعلق بصحة الحيوان.

٥-٢ غالباً ما تحول الضوابط الصارمة على نفايات المطاعم من الرحلات الجوية الدولية المستندة على مخاوف صحة الحيوان دون إعادة استخدام وإعادة تدوير أي مواد بسبب المخاطر المتصورة لنقل الأمراض الحيوانية عن طريق المكونات الملوثة التي يتم تقديمها في وجبات ومشروبات شركات الطيران. وعلى الرغم من أن قطاع خدمات المطاعم على متن الطائرة يعمل في ظل ضوابط صارمة للنظافة ومصدر المكونات، إلا أنه يركز حالياً على مخاوف صحة الإنسان وليس الحيوان.

٦-٢ تواجه شركات الطيران الدولية تحديات مع أنظمة المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام المختلفة التي يتم تنفيذها في المطارات والمستويات الإقليمية والوطنية. وتؤدي أنظمة المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام غير المتكافئة إلى تقديم منتجات بديلة مختلفة على مراحل منفصلة من الرحلة، مما يؤدي إلى إرباك الركاب والطواقم وزيادة تكاليف الامتثال وتوليد المزيد من النفايات.

- ٧-٢ لا تدرك هذه الأنظمة الناشئة أن بدائل المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام يجب أن تلبى القيود الصارمة لأمن الطيران والنظافة وأن الاستبدال يجب أن يعتمد على نهج دورة الحياة الذي يأخذ الانبعاثات من عمليات الطيران في الاعتبار.
- ٨-٢ اتبعت ما لا يقل عن ٢٧ شركة طيران تابعة للإيالات نهجاً استباقياً لتحدي المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام عن طريق إزالة القصبات وأدوات تقليب المشروبات وتقديم أدوات المائدة والأواني وحلول التعبئة حيوية الأصل. ومع ذلك، فإن العديد من هذه المبادرات قد توقفت أو تم عكسها نتيجة للوباء وإدخال أنظمة غير متكافئة.
- ٩-٢ وفي مارس ٢٠٢٢، أيدت جمعية الأمم المتحدة للبيئة قراراً لإنهاء التلوث البلاستيكي وإنشاء اتفاقية دولية ملزمة قانوناً لدعم هذا الالتزام بحلول عام ٢٠٢٤.
- ١٠-٢ يقود المجلس الاستشاري لشؤون البيئة والاستدامة أنشطة الإيالات المتعلقة بنفايات المقصورة والمنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام وتشمل ما يلي:
- ١-١٠-٢ شكل المجلس الاستشاري لشؤون البيئة والاستدامة مجموعة عمل مستدامة للمقصورة تهدف إلى تحديد ومراجعة قضايا نفايات المقصورة والمنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام والتشريعات والتكنولوجيا الناشئة، وتوفر منصة لشركات الطيران لمشاركة أفضل الممارسات والنصائح حول المجالات التي تتطلب دعماً تقنياً أو بحثاً أو مشاركة تنظيمية. وأعدت مجموعة العمل إرشادات حول تنسيق أنظمة المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام للجهات التنظيمية
- ٢-١٠-٢ طلبت الإيالات إجراء دراسة لفهم المخاطر التي تشكلها نفايات مطاعم شركات الطيران على صحة الحيوان. وهي تدعو إلى تبني نظام أكثر ذكاءً يسمح بإعادة الاستخدام وإعادة التدوير مع الحفاظ على ضوابط صحة الحيوان.
- ٣-١٠-٢ قامت الإيالات بنشر كتيب نفايات المقصورة يروج لنهج شامل لإدارة نفايات المقصورة، مع التركيز على تقليل النفايات وإعادة الاستخدام وإعادة التدوير. يحدد الكتيب ٢٣ إجراءً يمكن أن تبدأه شركات الطيران والمصنعين ومقدمي الخدمات لتحسين أداء النفايات. ويهدف إلى دفع عجلة تطوير التكنولوجيا والاستفادة منها ودعم عقود الخدمة التي تشجع على تقليل النفايات وإعادة التدوير، وتؤدي في النهاية إلى اعتماد حلول مستدامة طويلة الأجل.
- ٤-١٠-٢ تم دمج إرشادات الإيالات بشأن إدارة نفايات المقصورة أثناء الوباء في توصيات الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في الطيران المدني (CAPSCA) لإدخال تعديلات على إرشادات فرقة عمل مجلس الإيكاو لإنعاش قطاع الطيران. وكان الهدف من إرشادات الإيالات هو التأكد من أن السلطات تتبنى نهجاً قائماً على المخاطر يعتبر أن النفايات المرتبطة فقط بالركاب والطاقم الذين تظهر عليهم أعراض كوفيد - ١٩ مواد بيولوجية خطيرة.
- ٥-١٠-٢ بدأت الإيالات التعامل مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة في محاولة لإدراج مخاوف الطيران في معاهدة البلاستيك؛ بما في ذلك الحاجة إلى التنسيق التنظيمي؛ أهمية المنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام لأغراض أمن وسلامة وصحة الطيران؛ والانبعاثات المرتبطة بالبدايل الأثقل.
- ٦-١٠-٢ في أوائل يونيو ٢٠٢٢، كانت الإيالات واحدة من ٢٦ ممثلاً للقطاع الخاص الذين تمت دعوتهم للمشاركة في حوارات اجتماع الفريق العامل المخصص مفتوح العضوية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة للتحضير للجنة التفاوض الحكومية الدولية التي تضع صكاً ملزماً قانوناً بشأن التلوث البلاستيكي.
- ٧-١٠-٢ قدم مدير شعبة الاقتصاد (برنامج الأمم المتحدة للبيئة) كلمة رئيسية حول معاهدة البلاستيك المقترحة في القمة العالمية للنقل الجوي (WATS) في ٢١/٦/٢٠٢٢ في الدوحة، قطر، ودعا إلى زيادة التعاون عبر القطاع لتحسين إعادة تدوير البلاستيك والاستعاضة عنه ببدايل مستدامة.
- ١١-٢ تقوم الإيالات بتنسيق أنشطتها مع اتحادات طيران أخرى بما في ذلك اتحاد تموين شركات الطيران (ACA)، والاتحاد الدولي لخدمات الطيران (IFSA) ومنندى استدامة الطيران (ASF).

٣- الخالصة

١-٣ سيؤدي اعتماد نظام أكثر ذكاءً بشأن نفايات المطاعم الدولية والمنتجات البلاستيكية أحادية الاستخدام إلى تقليل نفايات المقصورة، وتعزيز استرداد المواد، وفوائد مالية وتحسين رضا العملاء مع دعم المنظمين في الحفاظ على ضوابط عالية لصحة الحيوان.

٢-٣ هناك حاجة إلى إجراءات منسقة بين الحكومات وقطاع الطيران لضمان مساهمة الطيران بشكل إيجابي في الاقتصاد الدائري.

٣-٣ تُدعى الجمعية العمومية إلى الإحاطة علماً بورقة المعلومات هذه.

- انتهى -