



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند ١٧: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

مبادرات الحد من الكربون في المطارات

(ورقة مقدّمة من جانب اليابان)

الموجز التنفيذي

بينما كانت الجمعية العمومية للإيكاو تناقش مسألة الحد من الكربون في قطاع الطيران في مجال عمليات الطائرات، تظل كل دولة تعمل على مبادراتها الخاصة في مجال المطارات. ومن المهم الترويج لمبادرات الحفاظ على الطاقة والطاقة المتجددة من أجل الحد من الكربون في قطاع المطارات، ولقد أنشأت اليابان بيئة لتشجيع مبادرات الحد من الكربون في المطارات من خلال تحديد هدف وجدول زمني لذلك، وبواسطة تعديل القوانين ذات الصلة. وفي الجمعية العمومية للإيكاو، ينبغي للدول أن تشارك مبادراتها المتعلقة بالحد من الكربون في قطاع المطارات لكي تكون بمثابة مرجع للدول الأخرى لتنفيذ مبادراتها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى مشاركة مبادرات كل دولة بشأن الحد من الكربون في قطاع المطارات واستخدامها كمرجع للدول الأخرى للعمل في هذا الشأن.

الاهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتصل بحماية البيئة.
الآثار المالية:	ستنفذ الأنشطة المشار إليها في ورقة العمل هذه رهناً بالموارد المتاحة
المراجع:	

- ١ - المقدمة

١-١ من بين مبادرات الحد من الكربون من قطاع الطيران، حددت الإيكاو هدفاً قصيراً الأجل إلى متوسط الأجل بغية تحسين كفاءة استهلاك الوقود بمعدل ٢٪ سنوياً والحد من زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إعتباراً من عام ٢٠٢٠ فصاعداً في قطاع عمليات الطائرات في عام ٢٠١٠، ووضعت الإيكاو، في عام ٢٠١٦، خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSA) حتى عام ٢٠٣٥.

٢-١ ومن ناحية أخرى، ففي قطاع المطارات، ندرك أن كل دولة تتخذ مبادراتها الخاصة بناءً على اتفاق باريس للحد من انبعاثات غازات الدفيئة بعد عام ٢٠٢٠، والذي اعتمد في مؤتمر الأطراف (COP21) لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC). ونحن نعتقد أنه يمكن للدول أيضاً أن تعزز تعزيزاً كفواً مبادراتها للحد من الكربون في المطارات من خلال تبادل المعلومات بشأن مبادرات الحد من الكربون في قطاع المطارات أثناء الجمعية العمومية للإيكاو.

- ٢ - بنود المناقشة

١-٢ مبادرات الحد من الكربون في قطاع المطارات

١-١-٢ يمكن اتخاذ المبادرات المحددة التالية للحد من الكربون في قطاع المطارات:

(أ) للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مرافق المطارات، سيجري تنفيذ الإضاءة والمصابيح للصمام الثنائي باعث الضوء (LED) وتكييف الهواء عالي الكفاءة وتدابير توفير الطاقة في وقت إعادة الإعمار. ولن ننظر، عند القيام بذلك، في زيادة كفاءة فرادى المرافق والمعدات وحسب، بل سننظر أيضاً في طرائق فعالة بشأن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال نُظُم المرئيات، ونُظُم رسائل تقدير الحدود (BEMS)، ووسائل أخرى؛

(ب) وسنقوم، بغية خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من مركبات المطارات، بتشجيع أعمال المركبات الكهربائية (EVs) ومركبات خلايا الوقود (FCVs)، وتطوير محطات إعادة الشحن والهيدروجين عند تجديد المركبات مع مراعاة حالة تطوير تقنيات المركبات. وبالإضافة إلى ذلك، وإلى حين تحويل المركبات التقليدية إلى مركبات كهربائية (EVs) ومركبات خلايا الوقود (FCVs)، سيُنظر أيضاً في تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال استخدام الوقود البيولوجي؛

(ج) وبغية تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات على الأرض، سنهدف إلى أعمال وحدات الطاقة الأرضية (GPUس)، والنظر في تقليل استخدام وحدات الطاقة الإضافية (APUs) من خلال زيادة استخدام وحدات الطاقة الأرضية. وعلاوة على ذلك، سوف ندرس إعداد ممرات خروج أرضية عالية السرعة وتقاطع ممرات المغادرة الأرضية؛

(د) وفيما يتعلق بأعمال الطاقة المتجددة في المطارات، سنشجع استخدام نُظُم الطاقة الكهروضوئية (PV) على أسطح مباني المطارات ومواقف السيارات والسهول والأماكن حول المطارات، وسنواصل النظر في التوسّع في التركيب ليشمل جدران المباني والمناطق المقيدة على أساس التطور التكنولوجي. وبالإضافة إلى تشجيع الحد من الكربون في المطارات، سوف ندرس سبل جعل المطار مركزاً للطاقة المتجددة، من خلال ربط المطار بالمجتمع المحلي المحيط بواسطة توفير الكهرباء المتجددة، وتعزيز مرونة المطار والمجتمع المحلي، واستخدام نُظُم الطاقة الكهروضوئية لتكوين رصيد الكربون؛

هـ) وعلاوة على ذلك، فإن تدابير أحواض ثاني أكسيد الكربون عن طريق التحريج والكربون الأزرق، واستخدام الهيدروجين، وخفض الانبعاثات للوصول إلى المطارات، وإدارة الطاقة في كامل أنحاء المطار، مع مراعاة حالة كل مطار على حدة وخصائصه الإقليمية، ستساهم أيضاً في الحد من الكربون في المطارات.

٢-٢ أهداف الحد من الكربون في قطاع المطارات في اليابان والمبادرات الرامية إلى تحقيقها

١-٢-٢ أعلنت اليابان تحقيق حياد الكربون لعام ٢٠٥٠ في عام ٢٠٢٠ كهدف للحد من الكربون، ووضعت هدفاً جديداً لخفض غازات الدفيئة بنسبة ٤٦٪ للسنة المالية ٢٠٣٠، وستواصل التحدي لتحقيق هدف أعلى بنسبة ٥٠٪.

٢-٢-٢ ويلزم، في قطاع الطيران، تنفيذ، بشكل مطرد تدابير محددة لتحقيق هذا الهدف، وفي قطاع المطارات، تجرى الآن دراسة إعداد مطارات قادرة على توفير الطاقة ومطارات قادرة على إعادة تدوير الطاقة كجزء من المبادرات الرامية إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٣-٢-٢ جرت، في قطاع المطارات، صياغة المبادئ التوجيهية لتحقيق المطارات الصديقة للبيئة (إرشادات المطارات التي تراعي الاعتبارات البيئية (الطبعة الأولى)) في عام ٢٠٠٣ من أجل تشجيع الجهود الطوعية للتدابير البيئية الشاملة، بما فيها المطارات منخفضة الكربون.

٤-٢-٢ ومن ناحية أخرى، ومع الزيادة الأخيرة في الطلب على الطيران، فإن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في المطارات آخذة في الارتفاع، وثمة حاجة إلى مزيد من الجهود لمعالجة هذه المسألة. ولذلك، ومن أجل دراسة تدابير الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من مرافق المطارات ومركبات المطارات، فضلاً عن تدابير أعمال الطاقة المتجددة بناءً على خصائص كل مطار، جرى إنشاء "مجموعة الدراسة بشأن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع المطارات" في عام ٢٠٢١ من أجل مناقشة المبادرات الواردة في الفقرة ١-٢.

٥-٢-٢ وفي فبراير ٢٠٢٢، وُضعت أهداف وجدول العمل للحد من الكربون في المطارات، وذلك بغية تحقيق تخفيض بنسبة ٤٦٪ أو أكثر (مقارنة بالسنة المالية ٢٠١٣) في كل مطار محلي بحلول السنة المالية ٢٠٣٠، والوصول إلى ذروة الحياد الكربوني في جميع المطارات المحلية من خلال تحقيق الحد الأمثل من إمكانات أعمال الطاقة المتجددة.

٦-٢-٢ ويلزم، بغية إضفاء الفعالية والكفاءة على تشجيع المبادرات المذكورة أعلاه بالتعاون مع الجهات المعنية في المطارات (مديرو المطارات، ومشغلو مباني المطارات، وشركات الطيران، والمشغلون الآخرون في المطارات) والأطراف الأخرى ذات الخبرة في مجال الحد من الكربون. ومن المستحسن أيضاً أن يضع كل مطار خطة ذات أهداف ومبادرات متوسطة إلى طويلة الأجل تستهدف العام ٢٠٣٠ والعام ٢٠٥٠. ومن هذا المنظور، سنت الحكومة الإرشادات (الطبعة الأولى) في مارس ٢٠٢٢ لتكون بمثابة مرجع لإعداد هذه الخطط.

٧-٢-٢ وفي يونيو ٢٠٢٢، عُدل قانون الطيران المدني وقانون المطارات وقوانين أخرى ذات صلة من أجل وضع سياسة أساسية للحد من الكربون في قطاع الطيران من قبل وزير الأراضي والبنية الأساسية والنقل والسياحة. ولقد أنشأ نظاماً يصدّق بموجبه وزير الأراضي والبنية الأساسية والنقل والسياحة على خطط الترويج للحد من الكربون في المطارات (المشار إليها فيما يلي بعبارة "خطط الترويج") التي يصيغها مسؤولو المطارات، ووضعنا تدابير خاصة بناءً على ترخيص من الوزير. وتشمل التدابير الخاصة أحكاماً تتعلق بالتأجير طويل الأجل للأصول الإدارية للكيانات التي تنفذ مشاريع الترويج للحد من الكربون في المطارات على النحو الوارد في خطط الترويج المعتمدة.

٨-٢-٢ وفي ضوء تعديلات القوانين، فنحن نعتزم تنقيح الإرشادات (الطبعة الأولى)، وتشجيع صياغة خطط الترويج من قبل مدير كل مطار، وصياغة دليل يلخص العناصر الواجب مراعاتها عند إعمال وتركيب معدات توفير الطاقة والطاقة المتجددة.

٣- الخلاصة

١-٣ من المهم أن تضطلع كل دولة بمبادراتها الخاصة عند الترويج للحد من الكربون في المطارات. وعند قيام الدول بذلك، يُعتقد أنه بإمكان الدول الحد من الكربون في المطارات بكفاءة بواسطة تبادل المعرفة المكتسبة من خلال مبادراتها. ومن ثم، ففي المستقبل، ينبغي للجمعية العمومية للإيكاو أن تتبادل المعلومات بشأن مبادرات الحد من الكربون في المطارات في كل دولة، لتكون بمثابة مرجع للدول الأخرى بغية الترويج لمبادرات الحد من الكربون في المطارات.

- انتهى -