



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧: حماية البيئة - الطيران الدولي وتغير المناخ

قياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مركبات دخول المطار

(مقدمة من الأرجنتين بدعم من اثنتين من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لدول أمريكا اللاتينية، هما كوستاريكا وبيرو)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة أهمية قياس ثاني أكسيد الكربون الناتج عن مركبات دخول المطار (GAV) والحاجة إلى وضع طريقة حساب تابعة للإيكاو. علاوة على ذلك، تناقش الورقة التقدم الذي أحرزته جمهورية الأرجنتين في تحليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون هذه وقياسها.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المقدمة؛

(ب) النظر في التقدم الذي أحرزته جمهورية الأرجنتين في حماية البيئة، ولا سيما تحليل قياسات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مركبات دخول المطار (GAV)، وكذلك الطريقة المقترحة لحسابها؛

(ج) مواصلة بناء قدرات الدول، لا سيما في الدول النامية، حتى تتمكن من إجراء قياسات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الخاصة بها في المطارات؛

(د) العمل، من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، على تعزيز تحليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مركبات دخول المطار، فضلاً عن تطوير طريقة لحسابها ونشرها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي - "حماية البيئة"
الآثار المالية:	يلزم توفير موارد مالية إضافية لتنفيذ المبادرات البيئية
المراجع:	قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨، "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ" الوثيقة Doc 9184 - دليل تخطيط المطارات، الجزء الأول، الطبعة الثانية (١٩٨٧) الوثيقة Doc 9184 - دليل تخطيط المطارات، الجزء الثاني، الطبعة الرابعة (٢٠١٨) إدارة جودة الهواء في المطارات. مجموعة الأدوات الإلكترونية للمطارات المراعية للبيئة

١- المقدمة

١-١ تشمل مركبات دخول المطار (GAV) جميع المركبات التي يستخدمها الركاب والموظفون والزوار والبضائع لدخول المطار. وتولد هذه المركبات كميات كبيرة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون أثناء ذهابها إلى محطات المطار والعودة منها.

٢-١ وقد قامت منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) بتضمين دخول المطار بوسائط النقل البري في الجزء الأول من دليل تخطيط المطارات (١٩٨٧)، الذي يرد فيه أن "وسيلة النقل البري الأولى لدخول المطار هي السيارة، سواء للنقل الخاص أو العام. ومن المرجح أن تستمر السيارة في كونها وسيلة النقل الأولى لدخول المطار" (الفقرة ١١-٢).

٣-١ وتفترض الوثيقة نفسها أن "تسهيلات الدخول السريع والمريح للركاب والشحن ضرورية لكي يقدم المطار خدمة فعالة". (الفقرة ٥-٥-١٣). وبالمثل، ينص على أنه "بالإضافة إلى المركبات الخاصة المزودة بمحركات تعمل بالوقود، من المهم مراعاة أنظمة النقل العام مثل الحافلات العامة والسكك الحديدية وسيارات الأجرة..." (الفقرة ٥-٥-١٥).

٤-١ وفي عام ٢٠١٨، نشرت الإيكاو الجزء الثاني من الدليل، الذي يشير إلى أنه "يمكن توفير مرافق متعددة وسائط النقل" وأنه "يمكن توفير وصلات لنقل الركاب إلى نظم السكك الحديدية الخفيفة أو التقليدية أو عالية السرعة، وكذلك إلى الحافلات الإقليمية والمحلية". (الفقرة ٣-٦-١٤).

٥-١ ويشير أيضا إلى الانبعاثات الناتجة عن مركبات دخول المطار في الوثيقة بعنوان "إدارة جودة الهواء في المطارات"، التي تشكل جزءا من مجموعة أدوات الإيكاو للمطارات المراعية للبيئة.

٦-١ وتشير الفقرة ٢-٣-٢ من دليل الإدارة البيئية المتكاملة للمطارات^٢ إلى حساب انبعاثات غازات الدفيئة (GHG) الناتجة عن مركبات دخول المطار؛ فهذه المركبات مشمولة في جميع المصادر في المجموعة ٣، أي تلك المصادر التي لا يمكن لمشغل المطار اتخاذ قرارات مباشرة بشأنها، ولكن يمكن للمشغل التأثير عليها.

٧-١ وفي ديسمبر ٢٠٢١، قدمت الأرجنتين إلى الإيكاو النسخة المحدثة من خطة عمل دولة الأرجنتين للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران، التي أجريت فيها لأول مرة حسابات تقريبية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن مركبات دخول المطار. وأخذت هذه الحسابات في الاعتبار المتغيرات المشار إليها في الفقرة ٣-١ من هذه الورقة.

٢- منهجية حساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

١-٢ ينبغي أن تتضمن منهجية حساب الانبعاثات الصادرة عن مركبات دخول المطار (من بين أمور أخرى) المتغيرات التالية:

- نوع المركبة؛
- إجمالي عدد المركبات؛
- نوع النقل؛
- المسافة المقطوعة؛
- أنواع الوقود (غاز، ديزل، غاز طبيعي للمركبات، إلخ)؛
- عوامل الانبعاثات حسب نوع الوقود.

^٢ نشر عام ٢٠١٩ بموجب القرار المشترك ٢٠١٩/٢ الصادر عن الإدارة الوطنية للطيران المدني (ANAC) والهيئة التنظيمية للنظام الوطني للمطارات (ORSNA).

٣- الإجراءات المقترحة

١-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علما بالمعلومات المقدمة؛

ب) النظر في التقدم الذي أحرزته جمهورية الأرجنتين في حماية البيئة، ولا سيما تحليل قياسات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مركبات دخول المطار (GAV)، وكذلك الطريقة المقترحة لحسابها؛

ج) مواصلة بناء قدرات الدول، لا سيما في الدول النامية، حتى تتمكن من إجراء قياسات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الخاصة بها في المطارات؛

د) العمل، من خلال لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، على تعزيز تحليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مركبات دخول المطار، فضلا عن تطوير طريقة لحسابها ونشرها.

— انتهى —