شركات الطيران والنقل البحري إلى التعهد بخفض الانبعاثات



قد يكون على الخطوط الجوية قريبًا أن تكبح جماح انبعاثاتها بطريقة أو بأخرى

ملكيتها: توماس جاكسون/ جيتي

هل سيوضع أخيرًا باعثو ثاني أكسيد الكربون بكميات كبيرة جامحة –من شركات الطيران والنقل البحري– تحت رقابة دولية؟

قدم اتفاق باريس بشأن تغيّر المناخ في ديسمبر/كانون الأول الماضي التزامات دولية لعام 2020 للحدّ من الانبعاثات الناجمة عن توليد الطاقة والنقل البري وإزالة الغابات. ولكنه أغفل جزء الانبعاثات ذات الارتفاع السريع الناجمة عن وسائل الطيران والنقل البحري الدولية بدون أي تعديل. وقد تقوم الاجتماعات التي ستعقد هذا الشهر بتغيير ذلك.

بعد سنوات من المماطلة، وضعت صناعة الطيران للاتفاق على سقف انبعاثاتها لعام 2020. وبالتالي سوف يتوجّب على الخطوط الجوية إما أن تُحدث استقرارًا في انبعاثاتها من خلال محركات أكثر كفاءة وعمليات تحويل إلى الوقود الحيوي، أو أن تعوّض تلك الانبعاثات من خلال الاستثمار في مشاريع التشجير ـ خاصة التي في إطار برنامج الأمم المتحدة لخفض الانبعاثات الناتجة عن إزالة الغابات وتدهورها (**REDD**).

في العام الماضي، أيَّدت شركات تمثل 90 في المئة من حركة الطيران هذه الخطة علنًا، ومن المقرر أن يتم الاتفاق عليها في أكتوبر/ تشرين الأول من قبل المنظمة الدّولية للطيران المدني، وهي وكالةٌ تابعةٌ للأمم المتحدة ومقرها في مونتريال، كندا.

هذا الأسبوع في أوترخت في هولندا وفي مكسيكو سيتي، عقدت المنظمة الدولية للطيران المدني الجزء المتبقي من سلسلة الحوارات الإقليمية الهادفة إلى وضع اللمسات الأخيرة على الاتفاق.

تقول آني بيتسونك **Annie Petsonk** الموظفة في صندوق الدفاع عن البيئة في واشنطن العاصمة: "نحن في حاجة ملحّة لذلك، إنّ خطط التوسع في الصناعة تتصور ازدياد انبعاثات الطائرات بنسبة ثلاثة أو أربعة أضعاف بحلول عام 2040".

وتتابع: "حتى مع السماح لطائرات أكثر كفاءة، سيكون الهدف هو تجنب إطلاق 7.8 مليار طن من الكربون سنويًا بحلول عام 2040، أي أكثر من الانبعاثات السنوية الحالية في الولايات المتحدة".

تنقسم الجماعات البيئية، فالمجموعات التي مقرها الولايات المتحدة مثل صندوق الدفاع عن البيئة (**EDF**)، ومنظمة حفظ البيئة **The Nature Conservancy**، ومنظمة الحفظ الدولية **Conservation International** قد أيَّدت هذا الأسبوع خططَ شركات الطيران للانضمام إلى برنامج خفض الانبعاثات الناتجة عن إزالة الغابات وتدهورها، داعيةً إلى أنَّ حفظ الغابات هو أمر "ضروري" لتحقيق أهداف الطيران.

ولكن آخرين، بقيادة منظمة السلام الأخضر، يقولون إن التعويضات يمكن أن يتم العبث بها. فقد تتوقف الخطوط الجوية ببساطة عن تمويل الالتزامات لحماية الغابات التي تعهدت بها الحكومات في باريس.

يقول حنا موات **Hannah Mowat** الموظف في فيرن **FERN**، وهي منظمة غير حكومية في بروكسل لحماية الغابات: "على أي حال، فإن التعويضات تَصرف النظر عن الحاجة الماسّة إلى الحد من الانبعاثات".

وفي الوقت نفسه، في اجتماع في وقت لاحق من هذا الشهر، سوف تسمع المنظمة البحرية الدولية **IMO**، وهي وكالة تابعة للأمم المتحدة مقرها لندن، دعواتٍ لحدود مماثلة على انبعاثات النقل البحري، التي تقدر المنظمة البحرية الدولية ارتفاعها من ناحية أخرى بنسبة 250 في المائة بحلول عام 2050.

إنَّ مبادرة النقل البحري المستدامة، وهي تحالف مالكي النقل البحري والمستخدمين بما فيهم خط النقل البحري الدانماركي العملاق مايرسك، سيحضرون الاجتماع، وسيطالبون الشركات الصانعة بتحمل المسؤولية عن الانبعاثات من خلال تطبيق مزيجٍ من التحسينات التقنية والتّعويضات.

- التاريخ: 2016-04-26
- التصنيف: طاقة وبيئة

#الانبعاثات #التشجير #النقل البحري #شركات الطيران

المصادر

- New Scientist

المساهمون

- ترجمة
  - داليا السيد حسين
- مُراجعة
  - حسين حنيت
- تحرير
  - طارق نصر
  - ليلاس قزيز
- تصميم
  - علي كاظم
- نشر
  - حور قادري