



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير بشأن البند ١٧
من جدول الأعمال

المادة المرفقة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها
على نظر اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٧: حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

١٧-١ نظرت اللجنة التنفيذية في جلستها الخامسة في موضوع حماية البيئة على أساس التقارير المرحلية للمجلس حول تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، ونظرت في مقترحات المجلس المتعلقة بتحديث قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢ - "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة كورسيا" (WP/28). وبالإضافة إلى ذلك، قدمت الدول والمراقبون ١٢ ورقة عمل وهي WP/103 والتتقيح رقم ١ للورقة WP/112 و WP/114 و WP/122 و WP/219 و WP/249 و WP/263 و WP/294 و WP/295 و WP/322 والتتقيح رقم ١ للورقة WP/382 و WP/576.

١٧-٢ في ورقة العمل WP/28، قدم المجلس تقريراً عن التقدم الذي أحرزته الإيكاو منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية فيما يتعلق بخطة كورسيا، بما في ذلك القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا وعناصر التنفيذ الأخرى ذات الصلة بها، ودعم التنفيذ المقدم في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، فضلاً عن عملية الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٥، مما يبين أن تنفيذ خطة كورسيا يسير على المسار الصحيح وأنه يواصل ذلك كما كان متوقعاً وقت اعتمادها في عام ٢٠١٦. بالإضافة إلى ذلك، اقترح المجلس إدخال تنقيحات على القرار ٤١-٢٢ في ضوء التطورات التي حدثت منذ دورة الجمعية العمومية الأخيرة.

١٧-٣ وفي التتقيح ١ للورقة العمل WP/112، عرضت الصين موقفها من التدابير الرامية إلى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران الدولي وآراءها بشأن أهمية نهج التدابير القائمة على آليات السوق لتحقيق خفض انبعاثات الكربون في الطيران الدولي، ولا سيما خطة كورسيا. واقترحت في الورقة مراجعة خط الأساس المعدل لخطة كورسيا الذي اعتمدته الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية من خلال إجراء تقييم دوري لاحق يشمل، بالإضافة إلى وصف الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي وتعويض العرض والطلب، منهجية تشمل نظاماً لمؤشرات التقييم وتستند إلى المبادئ الإرشادية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق.

١٧-٤ وفي ورقة العمل WP/263، أعربت الهند عن آرائها بشأن خطة كورسيا، ولا سيما فيما يتعلق بالحاجة إلى وضع توجيهات إجرائية إضافية للدول فيما يتعلق بمعالجة التغيرات التنظيمية المعقدة لمشغلي الطائرات مثل عمليات الاندماج والانفصال والانقسام والاستحواذ في سياق الامتثال لخطة كورسيا. واقترحت الورقة إدراج آليات ضمان لهذه السيناريوهات بهدف دعم الشفافية والاتساق في محاسبة الانبعاثات والتزامات التعويض في خطة كورسيا وتعزيز بناء القدرات وتبادل أفضل الممارسات بشأن الإبلاغ عن الانبعاثات في إطار خطة كورسيا.

١٧-٥ وفي ورقة العمل WP/294، عرضت باكستان آراءها بشأن خطة كورسيا، ولا سيما بشأن تطبيق خط الأساس المنقح وآثاره الاقتصادية المحتملة على الدول النامية. وفي هذا السياق، أشارت الورقة إلى أن شروط التعويض عن الكربون في إطار خطة كورسيا تفرض تكاليف إضافية على المشغلين، وخاصة بسبب شراء أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا. وتقرت في الورقة مراجعة أهلية أنواع الوقود المؤهلة من خلال توسيع نطاق المواد الأولية المقبولة وتوسيع قائمة وحدات الانبعاثات المؤهلة بحيث تشمل التعويضات المتولدة بموجب الآلية الواردة في المادة ٦-٤.

١٧-٦ وفي ورقة العمل WP/219، أقرت قطر بأهمية خطة كورسيا باعتبارها حجر الأساس في سياسة المناخ العالمية للطيران الدولي، ولا سيما دور أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا وأهمية تنفيذها الفعال. وسلطت الورقة الضوء أيضاً على الدور الحاسم الذي تضطلع به الدول الأعضاء في الإيكاو في دعم تنفيذ خطة كورسيا واقترحت سلسلة من الإجراءات الرامية إلى زيادة توافر أنواع الوقود المؤهلة لخطة كورسيا ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، وهي

ضمان إصدار خطابات الترخيص بالنسبة لوحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا؛ ومنع الحساب المزدوج للانبعاثات والتعويض المزدوج بين خطة كورسيا والخطط الأخرى.

١٧-٧ وفي ورقة العمل WP/103، أعربت دولة الإمارات العربية المتحدة عن دعمها لمواصلة تنفيذ خطة كورسيا وأهمية السجل المركزي لخطة كورسيا (CCR) في الإبلاغ عن بيانات خطة كورسيا، مع الإشارة أيضاً في الوقت نفسه إلى بعض التحديات فيما يخص معالجة حجم بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لا سيما في حالة الدول التي لديها مشغلون متعددون. وعرضت الورقة مقترحاً بشأن منصة رقمية تعدها دولة الإمارات العربية المتحدة تتيح تجميع بيانات الانبعاثات الوطنية والإبلاغ عنها، وعرضت تقديم الدعم للدول المهتمة بتنفيذ منصات مماثلة.

١٧-٨ وفي ورقة العمل WP/295، عرضت المنظمة العربية للطيران المدني (أكاو)، نيابة عن ٢١ دولة عربية^١، آراء أعضائها بشأن التنفيذ الحالي والمقبل لخطة كورسيا، مؤكدة من جديد دور خطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي. وأعربت في الورقة عن مخاوفها فيما يتعلق بوجود تدابير أخرى إقليمية أو أحادية الجانب قائمة على آليات السوق، بالإضافة إلى مقترحات لفرض ضرائب على قطاع الطيران لاستخدامها كمصدر للتمويل المناخي، مما سيؤثر على التنفيذ الفعال لخطة كورسيا. وأظهرت الورقة أيضاً المشاركة الفعالة للدول الأعضاء في الإيكاو في خطة كورسيا ودور برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا والحاجة إلى نهج منسق يكفل توريد وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، بما في ذلك إصدار خطابات الترخيص.

١٧-٩ وفي ورقة العمل WP/122، أعربت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)، نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية^٢، عن دعم أعضائها للتنفيذ المستمر والقوي لخطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق في الطيران الدولي. وعرضت الورقة التقدم المحرز في تنفيذ خطة كورسيا من قبل الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، وسلطت الضوء على أن عدد الدول المتوقعة من أفريقيا في خطة كورسيا قد زاد بشكل مطرد خلال المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من الخطة. كما تناولت الورقة بالتفصيل التحديات المحتملة الناجمة عن وجود تدابير إقليمية أخرى قائمة على آلية السوق وضرائب وجبايات من شأنها أن تفرض شروطاً إضافية للرصد والإبلاغ والتحقق أو شروطاً متداخلة أخرى، مما قد يؤدي أيضاً إلى تنافس غير عادل بين مشغلي الطائرات من الدول النامية. وأعربت الورقة عن الدعم لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وأكدت على ضرورة تقديم الدعم المستمر لبناء قدرات الدول الأفريقية.

١٧-١٠ وفي ورقة العمل WP/249، عرضت كندا وكوستاريكا والجمهورية الدومينيكية وجمهورية غينيا الاستوائية وغانا واليابان وكينيا وبابوا غينيا الجديدة وجمهورية كوريا ورواندا واللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) والدول الأعضاء فيها^٣

^١ الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين وتونس والجزائر وجزر القمر والجمهورية العربية السورية وجيبوتي والسودان والصومال والعراق وعمان وقطر والكويت ولبنان وليبيا ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية وموريتانيا واليمن.

^٢ إثيوبيا وإريتريا وإسواتيني وأنغولا وأوغندا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وتونس وتوغو والجزائر وجزر القمر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب أفريقيا وجنوب السودان وجيبوتي ورواندا وزامبيا وزمبابوي وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيراليون وسيشيل والصومال وغابون وغامبيا وغانا وغينيا الاستوائية وغينيا-بيساو والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا وليبيريا وليسوتو ومدغشقر ومصر والمغرب وملاوي وموريشيوس وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا.

^٣ ألبانيا وأرمينيا والنمسا وأذربيجان وبلجيكا والبوسنة والهرسك وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدنمارك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وجورجيا وألمانيا واليونان والمجر وأيسلندا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطة وموناكو والجيل الأسود وهولندا ومقدونيا الشمالية والنرويج وبلندا والبرتغال وجمهورية مولدوفا ورومانيا وسان مارينو وصربيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

والاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^٤، بدعم من المكسيك، آراء أعضاء التحالف الدولي للطموح المناخي في مجال الطيران (IACAC)، بما في ذلك التزامها بخطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق في الطيران الدولي. وأقرت الورقة بالتقدم الكبير المحرز في تنفيذ خطة كورسيا منذ الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية وشجعت جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن عملياً. وسلطت الورقة الضوء أيضاً على ضرورة التعاون الفعال بين السلطات الوطنية المعنية من أجل إصدار شهادات اعتماد البلد المضيف في الوقت المناسب لوحدة الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا.

١١-١٧ وفي التتبع رقم ١ لورقة العمل WP/382، أكد فريق عمل النقل الجوي (ATAG)، برعاية مشتركة من المجلس الدولي للمطارات (ACI) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، على تأييد صناعة النقل الجوي لخطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق، والتي تنطبق على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي تجنب الضرائب والجبايات. واعترفت في الورقة بالمساهمة الكبيرة لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا في دعم الدول في تنفيذ خطة كورسيا.

١٢-١٧ وفي ورقة العمل WP/322، التي تشارك في رعايتها الجمهورية الدومينيكية وماليزيا وسنغافورة، اعترف الاتحاد الدولي للنقل بخطة كورسيا بوصفها عنصراً أساسياً في مجموعة التدابير الرامية إلى معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وسلط الضوء على أهمية إعداد خطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق في قطاع الطيران الدولي، وتجنب أي تدابير أحادية أو إقليمية قائمة على آليات السوق يمكن أن تؤدي إلى ازدواجية في الالتزامات التنظيمية، بالإضافة إلى الضرائب والجبايات التي يمكن أن تؤدي إلى عبء إداري ومالي إضافي على مشغلي الطائرات. وشجعت الورقة المزيد من الدول على المشاركة في خطة كورسيا من أجل توسيع نطاق تغطية الخطة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، وعلى مواصلة تنفيذها بنجاح. كما سلطت الورقة الضوء على ضرورة أن تصدر البلدان المضيفة خطابات الترخيص لرفع مستوى إمداد وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا لضمان تلبية مشغلي الطائرات لشروط التعويض الخاصة بهم بموجب خطة كورسيا بطريقة مجدية.

١٣-١٧ وأحاطت اللجنة علماً بورقتي المعلومات: WP/114 التي قدمتها كوبا لإعادة تأكيد دعمها لخطة كورسيا ومواصلة برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، و WP/576 التي قدمتها ماليزيا بشأن التنفيذ الفعال لخطة كورسيا وخفض الكربون في مجال الطيران.

١٤-١٧ أقرت اللجنة بالتقدم الكبير المحرز، بما في ذلك التنفيذ القوي لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) ومتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من جانب الدول ومشغلي الطائرات، وذلك وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بتنفيذ خطة كورسيا الواردة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي. ورحبت اللجنة بالتطوير والتحديث السريع لعناصر تنفيذ خطة كورسيا من قبل المجلس، بما في ذلك الوقود المؤهل لخطة كورسيا، ووحدات الانبعاثات المؤهلة للخطة، والسجل المركزي للخطة. كما رحبت اللجنة بالنجاح المستمر لبرنامج الإيكاو للمساعدة في تنفيذ برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) بمساهمات ومشاركة الدول الأعضاء، وطلبت من الدول الاستمرار في المشاركة في البرنامج ودعمه.

^٤ إستونيا وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا والبرتغال وبلجيكا وبلغاريا وبولندا والتشيك والدنمارك ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا والسويد وكرواتيا وقبرص وفرنسا وفنلندا ولاتفيا ولكسمبورغ وليتوانيا ومالطة والمجر وهولندا والنمسا واليونان.

١٥-١٧ أحاطت اللجنة علماً بطلب إحدى الدول إعداد إرشادات إجرائية إضافية للدول بشأن معالجة التغييرات التنظيمية المعقدة لمشغلي الطائرات، مثل عمليات الاندماج والانفصال والانقسام والاستحواذ في سياق الامتثال لخطة كورسيا. كما أحاطت اللجنة علماً بما تم توضيحه بأن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) قد وضعت إرشادات أولية بشأن المسائل المتعلقة بتخصيص خط الأساس الخاص بخطة كورسيا وحساب متطلبات التعويض في حالات الاندماج والاستحواذ لمشغلي الطائرات. وأيدت اللجنة النهج المقترح للمضي قدماً فيما يخص إيلاء لجنة حماية البيئة الاعتبار الواجب لسيناريوهات إضافية محتملة بهدف إعداد المزيد من الإرشادات حول هذه المسألة لكي يتم إدراجها في الطبعة المستقبلية من المجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة. (Doc 9501).

١٦-١٧ أحاطت اللجنة علماً بالعمل الذي قامت به إحدى الدول بشأن إعداد منصة رقمية لتجميع بيانات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها لتقديمها إلى السجل المركزي لخطة كورسيا (CCR)، ورحبت اللجنة بالعرض الذي قدمته الدولة المذكورة لدعم تنفيذ منصات مماثلة في دول أخرى. وأيدت اللجنة النهج المقترح للمضي قدماً من خلال تعاون تلك الدولة مع أمانة الإيكاو لاستكشاف الجدوى من التعاون المحتمل بشأن هذه المسألة، بما في ذلك اعتبارها جزءاً من برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا.

١٧-١٧ وفيما يتعلق بالاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٥، أُشير إلى أنّ المجلس قد أجرى هذا الاستعراض بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، وذلك استناداً إلى العملية المتبعة في الاستعراض الأول للخطة عام ٢٠٢٢، مع التركيز على العرض والطلب وسعر الوقود المؤهل للخطة ووحدات الانبعاثات المؤهلة لها. كما تم توضيح أنّ نتائج الاستعراض الدوري لعام ٢٠٢٥ تُظهر أنّ التكلفة المقدرة لتنفيذ الخطة تقع ضمن النطاق الذي حددته التحليلات السابقة للجنة حماية البيئة، بما في ذلك التحليل الذي نظرت فيه الجمعية العمومية للإيكاو وقت الاتفاق على خطة كورسيا، وذلك في دورتها التاسعة والثلاثين المنعقدة عام ٢٠١٦. وتم التأكيد على النهج الموحد بموجب خطة كورسيا لضمان جودة الوقود المؤهل من خلال معايير الاستدامة وضمان وحدات الانبعاثات المؤهلة من خلال معايير أهلية وحدات الانبعاثات، كما هو مذكور في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر. وفي هذا الصدد، طلبت اللجنة من المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، مواصلة التقييم والرصد المنتظم للعرض والطلب وسعر الوقود المؤهل ووحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، مع الحرص على استدامتها وجودتها.

١٨-١٧ شجعت اللجنة الدول والجهات المعنية الأخرى على زيادة إنتاج المواد الأولية المقبولة وتوسيع قائمة وحدات الانبعاثات المؤهلة واعتمادها بسرعة، وحثت المجلس، بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، على تسريع عملية اعتماد واستكمال تقييم استدامة المواد الأولية والمسارات، بهدف تعزيز قابلية التوسع وزيادة فرص الدول في جميع الأقاليم في إزالة الكربون من قطاع الطيران الدولي بشكل شامل. وأقرت اللجنة بالأهمية البالغة لخطابات الترخيص في تيسير وصول مشغلي الطائرات إلى وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا وتوافرها، وشجعت الحكومات التي تستضيف أنشطة تولد وحدات انبعاثات مؤهلة على الإسراع في إصدار هذه الخطابات.

١٩-١٧ شجعت اللجنة المزيد من الدول على المشاركة الطوعية في خطة كورسيا بهدف تعزيز نزاهتها البيئية، باعتبارها الخطة العالمية الوحيدة للطيران الدولي، مشيرةً إلى الفقرة ١٨ من مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل WP/28، والذي ينص على أن "خطة كورسيا" هي "الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تفاهي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط". وفي هذا الصدد، أعربت اللجنة عن قلق بالغ إزاء تزايد المبادرات الرامية إلى جمع الضرائب من الطيران الدولي لتعبئة الإيرادات من أجل تغيير المناخ وأغراض أخرى، كما دعت إليه الفقرة ١٦ من قرار الجمعية رقم ٤١-٢٠ بشأن تغيير المناخ، مع الإشارة إلى أنّ

شواغل مماثلة قد أثّرت في بعض الأوراق المقدمة تحت البندين ١٦ و ٢٦. وأقرت اللجنة بأن مثل هذه المبادرات ستمثل تكراراً للتدابير القائمة على السوق، مما يؤدي إلى فرض رسوم مزدوجة على انبعاثات الطيران من ثاني أكسيد الكربون، الأمر الذي يؤثر سلباً على تنفيذ خطة كورسيا على الهدف الطويل الأجل الطموح لخفض الانبعاثات (LTAG) في نهاية المطاف.

١٧-٢٠ وافقت اللجنة على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

القرار ١/١٧ بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصّ على وضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي، لكي تعتمد الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية قراراً بشأنها؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، تحديد القضايا والمشاكل الرئيسية، بما في ذلك ما يتعلق بالدول الأعضاء، ووضع توصية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق تعالجها بشكل ملائم وتتناول عناصر التصميم الرئيسية، بما في ذلك سبل مراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة تدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدام لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكاو؛

ولما كان قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ قد نصّ على تطبيق خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) كجزء من سلة تدابير تشمل أيضاً تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام لبلوغ أهداف الإيكاو الطموحة؛

وتسليماً بأن الإيكاو هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس ولجنة المناخ والبيئة (CEC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

وترجيئاً باعتماد الطبعة الأولى الثانية من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بخطة كورسيا؛

وترجيئاً أيضاً بصور الطبعة الثانية الثالثة من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM, Doc 9501)؛

وترجيئاً بالتقدم المحرز في إعداد وتحديث عناصر تنفيذ خطة كورسيا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كورسيا؛

وترجيئاً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة كورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، والتي كانت أساسية في

نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

وترحباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و ١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و ١١٥ دولة في ٢٠٢٣ و ١٢٦ دولة في ٢٠٢٤ و ١٢٩ دولة في ٢٠٢٥، و ١٣٠ دولة في ٢٠٢٦؛

وإقراراً بأن أنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تيسير اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كورسيا؛

وتذكيراً بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعتبة المحددة للموافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، وإتاحة الضمانات لتفادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

وتذكيراً وإقراراً بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري بالمراجعة الدورية التي أجراها المجلس لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بعد الجائحة فيما يتعلق بالطلب والعرض وتكلفة التعويضات اللازمة في إطار خطة كورسيا، واعتماد قرار الجمعية العمومية ٤١-٢٢ المرتبط بتعديلات عناصر تصميم خطة كورسيا ذات الصلة بذلك، مثل خط الأساس في خطة كورسيا وحساب التعويضات اللازمة على مشغلي الطائرات أثناء المرحلة التجريبية وبعد انتهائها؛

وإشارة إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة كورسيا باعتبارها خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل مجموعة التدابير الشاملة، بما في ذلك التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبق على نحو مزدوج ولا ينبغي احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلا مرة واحدة؛

وتشديداً على أن القرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا يبين دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم؛

وتأكيداً للشاغل الناجم عن استخدام الطيران المدني الدولي كمصدر محتمل لتعبئة الإيرادات من أجل تمويل شؤون المناخ في القطاعات الأخرى، ولوجوب أن تكفل التدابير القائمة على آليات السوق المعاملة العادلة لقطاع الطيران الدولي مقارنةً بالقطاعات الأخرى؛

وتذكيراً باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وباتفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

وتسليماً أيضاً بمبادئ عدم التمييز وبالفرض المتكافئة والمنصفة لتنمية الطيران الدولي المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو؛

وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس المعتمد في ظل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها واتفاق باريس تتصل وتتصل على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً في إطار بروتوكول كيوتو، وعلى وضع آلية سوق جديدة وآلية تسجيل الأرصد المنبثقة عن اتفاق باريس من أجل المساهمة في تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لدعم التنمية المستدامة، الأمر الذي تستفيد منه الدول النامية على وجه الخصوص؛

~~وترحباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بإعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛~~

وتسليماً بأن هذا القرار لا يبرسي سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقية باريس أو اتفاقات أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرّر أن هذا القرار يحل، مع القرار X-٤٢:٤-٣:٢: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار X-٤٢:٤-٣:٢: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"، محل القرارات X-١٧:٤-٣:٢:١٨-٤-٣:١٩-٤-٣:٢٠-٤١ و ٢١-٤١ و ٢٢-٤١ وتشكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدم المحرز بشأن جميع العناصر الخاصة بسلة التدابير المتاحة لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، بما في ذلك تكنولوجيات الطيران والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة وخطة كورسيا، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة التي توفر فوائد بيئية في قطاع الطيران؛

٣- وتسلم أيضاً بأنه، على الرغم من هذا التقدم المحرز، فإن الفوائد البيئية الناجمة عن تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة قد لا تحقق ما يكفي من تخفيضات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمواكبة نمو حركة النقل الجوي الدولي في الوقت المناسب لتحقيق الهدف الطموح العالمي المتمثل في الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ على المستوى نفسه؛

٤- وتشدد على الدور الذي تضطلع به خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، بدون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، مع مراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل منها؛

٦- وتطلب إلى المجلس مواصلة ضمان كافة الجهود الرامية إلى تحقيق المزيد من التقدم في تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع وقود الطيران المستدامة لكورسيا التي تبذلها الدول الأعضاء وتتبع في خطط عملها للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ورصد التقدم المحرز في تنفيذ خطط العمل وتقديم تقرير في هذا الشأن، علماً بأنه ينبغي وضع منهجية لضمان أن يكون خفض متطلبات التعويض لدى مشغل الطائرة في إطار الخطة في سنة

معينة ممكناً باستخدام الوقود المؤهل لخطة كورسيا (مثلاً أنواع وقود الطيران المستدام وأنواع وقود الطيران المنخفض الكربون في إطار خطة كورسيا)، بحيث لا يُغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧- **تطلب** إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة تدابير، والنظر في السياسات والإجراءات الضرورية من أجل ضمان تحقيق التقدم في كافة العناصر بطريقة متوازنة مع زيادة النسبة المئوية لحالات تخفيض الانبعاثات الناجمة عن التدابير غير القائمة على آليات السوق عبر الزمن.

٨- **وتسلّم** بالظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، من حيث قابليتها للتأثر بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدّها الأدنى؛

٩- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن الاضطلاع بتنفيذ تدريجي فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لمراعاة الظروف الخاصة وقدرات كل دولة من الدول، ولا سيما الدول النامية، مع تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) **تطبق** مرحلة التنفيذ التجريبي من عام ٢٠٢١ حتى نهاية عام ٢٠٢٣ على الدول التي تطوعت بالمشاركة في الخطة. ويجوز للدول المشاركة في هذه المرحلة تحديد أساس **شروط التعويض لشغلي التعويضات اللازمة على مشغلي طائرتها من الفقرتين ١١ هـ و ط أدناه؛**

(ب) **تتطبق** المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طوعاً في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب **شروط التعويض التعويضات اللازمة** في الفقرة ٩ أ أدناه؛

(ج) **تشجّع** جميع الدول بقوة على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى، مع ملاحظة أن الدول المتقدمة، التي تطوعت بالفعل، تأخذ بزمام القيادة، وأن العديد من الدول الأخرى قد تطوعت أيضاً؛

(د) **وستضع** الأمانة العامة على موقع الإيكاو الإلكتروني معلومات حديثة بشأن الدول التي تطوعت للمشاركة في المرحلة التجريبية وفي المرحلة الأولى

(هـ) **وتتطبق** المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصّة فردية في أنشطة الطيران الدولي بالأطنان الكيلومترية الإيرادية في عام ٢٠١٨ بما يتجاوز ٠.٥ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ في المائة من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

(و) **وتشجّع** الدول المعفّية أو التي لم تشارك بعد تشجيعاً قوياً على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلا اعتباراً من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساساً هاماً للمجلس للنظر في ما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسباً، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها

١٠- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تُطبّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغلي الطائرات على نفس الطرق بين الدول من أجل تخفيض أوجه الخلل الخاصة بالسوق إلى حدّها الأدنى، على النحو التالي:

أ) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض التعويضات اللازمة الخاصة بخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي.

ب) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولة مدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وأخرى غير مدرجة في هذه الخطة بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويضات اللازمة الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويضات اللازمة المبسطة؛

ج) جميع الرحلات الجوية الدولية على الطرق بين دولتين، لا تندرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، معفاة من شروط التعويضات اللازمة الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويضات اللازمة المبسطة؛

١١- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وبقرارها الآخر أثناء الدورة الحادية والأربعين بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محدّدة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

أ) التعديل الخاص بـ مشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة × مُعامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة × مُعامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع من عام ٢٠٢١ حتى عام ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في سنة معينة، ومُعامل نمو القطاع من عام ٢٠٢٤ حتى عام ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها الخطة في سنة معينة؛

ج) عندما يكون مُعامل نمو مشغل الطائرات من عام ٢٠٣٣ حتى عام ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة كورسيا في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها الخطة في عام ٢٠١٩) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها الخطة في سنة معينة؛

د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر في المائة فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

(أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛

(ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠٢٠.

٢- من عام ٢٠٢٤ وحتى نهاية ٢٠٢٦، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛

٣- من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية ٢٠٢٩، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر في المائة فردية؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

(و) انبعاثات مشغل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

(ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ (ب) و ١١ (ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وبقرارها الآخر أثناء الدورة الحادية والأربعين بأن الوافد الجديد^٥ يُستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠.١ في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

١٣- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه على الرغم من الأحكام الواردة أعلاه، لا تنطبق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران على مستويات النشاط المنخفضة في مجال الطيران الدولي من أجل تقادي الأعباء الإدارية: مشغلو الطائرات التي لا تتجاوز الانبعاثات الصادرة عنها ١٠ ٠٠٠ طناً مترياً من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي في السنة؛ أو الطائرات التي لا تتجاوز كتلتها القصوى عند الإقلاع ٥ ٧٠٠ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

١٤- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الانبعاثات التي لا تشملها الخطة، وكذلك نتائج الاضطلاع بالتنفيذ التدريجي والإعفاءات لا تدخل في نطاق شروط التعويض^٦ التعويضات اللازمة لأي من مشغلي الطائرات المدرجين في الخطة؛

١٥- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن تكون دورة الامتثال لمدة ثلاث سنوات، بدءاً من الدورة الأولى الممتدة من عام ٢٠٢١ إلى عام ٢٠٢٣، لكي يتسنى لمشغلي الطائرات تلبية ما ينطبق عليهم من شروط التعويض^٦ التعويضات اللازمة في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعيّن دولة السجل لمشغل الطائرات كل عام؛

^٥ يُعرّف "الوافد الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

١٦- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين ضرورة توفير ضمانات في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي والتصدي للأعباء الاقتصادية غير الملائمة على الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس أن يقرّر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء استعراض دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وعرض نتائجه على الجمعية العمومية للنظر فيها كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة. **وتطلب** إلى المجلس أن يضع منهجية وجدولاً زمنياً لإجراء هذه الاستعراضات، وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

(أ) تقييم الأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكاو العالمي الطموح؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على الدول ومشغلي الطائرات وعلى الطيران الدولي؛ وعمل عناصر تصميم الخطة؛

(ب) النظر في إدخال تحسينات على الخطة من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاقية باريس، ولا سيما أهدافها الخاصة بدرجة الحرارة على المدى الطويل. وتحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفعالية وتقليل انحراف السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

(ج) إجراء مراجعة خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدتها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدّمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لخطة كورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

١٨- **تحدد** أن خطة التعويض عن الكربون هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تقادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق، وبالتالي ضمان احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط؛

١٩- **وتطلب** اتخاذ الإجراءات التالية لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي:

(أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بتحديث المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة، حسب الاقتضاء؛

(ب) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بمواصلة إعداد وتحديث وثائق خطة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر والمتعلقة بأداة تقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنها في إطار خطة كورسيا؛ وأنواع الوقود المؤهل في إطار كورسيا؛ ومعايير وحدات الانبعاثات في إطار كورسيا؛ والسجل المركزي لخطة كورسيا، حسب الاقتضاء؛

(ج) اضطلاع المجلس بإعداد وتحديث وثيقة كورسيا المشار إليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لاستخدامها في إطار خطة كورسيا، مع مراعاة توصيات الهيئة الاستشارية الفنية؛

(د) اضطلاع المجلس بصون وتحديث السجل المركزي لخطة كورسيا تحت رعاية الإيكاو لتمكين الدول الأعضاء من إبلاغ الإيكاو بالمعلومات ذات الصلة؛

هـ) مواصلة المجلس الإشراف على تنفيذ خطة كورسيا، بدعم من لجنة المناخ والبيئة ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛
و) اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للامتثال لأحكام خطة كورسيا وإعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر.

٢٠- **تذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو الملحق بها وآلية تسجيل الأرصدة المنبثقة عن اتفاق باريس يمكن استخدامها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني الدولي بشرط أن تتماشى مع قرارات المجلس، مع المساهمة الفنية من الهيئة الاستشارية الفنية ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك ما يتعلق بتجنب العدّ المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة وإطار زمني.

٢١- **تقرر** أن تتخذ الإيكاو والدول الأعضاء جميع الإجراءات اللازمة لتوفير إمكانية بناء القدرات وتقديم المساعدة وبناء الشراكات فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي وفقاً للآجال الزمنية المحددة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، بما في ذلك من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطة كورسيا ما بين الدول، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسق تحت مظلة الإيكاو للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

٢٢- **وتذكّر** بالقرار الذي اعتمدته في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي نفي بمعايير وثيقة الإيكاو "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" الواردة في الفقرة ١٩ أعلاه؛

٢٣- **تطلب** إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

٢٤- **وتطلب** إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مُدرجة في إطار اتفاق باريس، **وتشجّع** الدول على استخدام هذه المنهجيات في اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، التي يمكن أن تزيد من نطاق استخدام الوحدات الناجمة عن هذه البرامج في تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدون حساب مزدوج لعمليات تخفيض الانبعاثات.