

المجلس — الدورة ٢٢٦

الجلسة السابعة عشرة

(جلسة مختلطة يوم الأربعاء الموافق ٢٤/٨/٢٠٢٢، الساعة ١٠,٠٠،

ويوم الخميس الموافق ٢٥/٨/٢٠٢٢، الساعة ١٠,٠٠)

موجز القرارات

جلسة مفتوحة

مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية - تغير المناخ

١- نظر المجلس في هذا البند بناءً على ورقة العمل C-WP/15391 Revision No. 1، التي قدمت، حسب ما جاء في موجز القرارات C-DEC 226/7، تحديثاً لمشروع ورقة عمل الجمعية العمومية يتضمن أحدث المستجدات بشأن أنشطة الإيكاو المتعلقة بالطيران الدولي وتغير المناخ منذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو، بما في ذلك نتائج اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل (HLM-LTAG)، الذي انعقد من ١٩ إلى ٢١/٧/٢٠٢٢.

٢- وبعد النظر في هذه المسألة، قام المجلس، بقرار أغلبية الأصوات، بما يلي:

أ) أحاط علماً بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل C-WP/15391 Revision No. 1، والإشادة بجهود والتزام الأمانة العامة لضمان نجاح اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل (HLM-LTAG) باعتباره أول اجتماع مُختلط للمنظمة؛

ب) ورَّخَب بالنتائج الإيجابية لاجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل والتقدم المُحرز نحو تحقيق قدر أكبر من توافق الآراء بين الدول الأعضاء فيما يتعلق بالهدف الطموح الطويل الأجل في قطاع الطيران، وأعرب عن تقديره لرئيس اجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل ورئيس الفريق المخصص المُصَغَّر لاجتماع الإيكاو الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل (SGHLM) على مساهمتهما القيمة في هذا الصدد؛

ج) وأقر مشروع ورقة عمل الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل C-WP/15391 Revision No. 1، مع مراعاة ضرورة نشر مشروع ورقة العمل للجمعية العمومية في أسرع وقت ممكن لإتاحة مهلة كافية للدول الأعضاء للإدلاء بأي تعليقات أو آراء عن الموضوع طَيَّ ورقات العمل التي تقدمها إلى الجمعية العمومية، في موعد أقصاه ٢٠٢٢/٨/٣١.

٣- وقد سُجِّل أن وفداً واحداً أعرب عن تحفظه إزاء قرار المجلس بشأن هذا البند.

٤- وكان مفهوماً أن مضمون التعليقات التي أدلى بها أثناء نظر المجلس في هذا البند، بما في ذلك تفاصيل التحفظ المشار إليه في الفقرة ٣ أعلاه، سيُدرج في المحضر الموجز لهذه الجلسة (C-MIN 226/17)، الذي سيصدر في حينه.

مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية — البيان المؤحد بسياسات وممارسات الإيكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ

٥- نظر المجلس في هذا البند بناءً على ورقة العمل C-WP/15392 Revision No. 1، التي قُدِّمت، حسب ما جاء في موجب القرارات C-DEC 226/7، تحديثاً لمشروع ورقة عمل الجمعية العمومية يتضمن تعديلات مقترحة على قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨، "بيان مؤحد بسياسات وممارسات الإيكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ".

٦- وبعد النظر في هذه المسألة، قام المجلس، بقرار أغلبية الأصوات، بما يلي:

(أ) أحاط علماً بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل C-WP/15392 Revision No. 1؛

(ب) وأقر مشروع ورقة عمل الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل C-WP/15392 Revision No. 1، رهناً بالتغييرات التي وافق عليها المجلس خلال مناقشته لهذا البند، بما في ذلك حذف الفقرة ٩ مكرر والتعديلات الأخرى ذات الصلة بالصياغة، على أن يكون مفهوماً أن نص مشروع قرار الجمعية ينبغي أن يلتزم التزاماً وثيقاً بالاتفاق الذي توصل إليه اجتماع الإيكوا الرفيع المستوى بشأن الهدف الطموح الطويل الأجل، وفوض رئيس المجلس ليقرّ فيما بعد النسخة المنقحة من الورقة نيابةً عن المجلس، لكي تقدم بعد ذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين؛

(ج) وأحاط علماً بأن مشروع ورقة عمل الجمعية العمومية سيُنشر في أسرع وقت ممكن لإتاحة مهلة كافية للدول الأعضاء للإدلاء بأي تعليقات أو آراء عن الموضوع طَيَّ ورقات العمل التي تقدمها إلى الجمعية العمومية، في موعد أقصاه ٢٠٢٢/٨/٣١.

٧- وقد سجّل أن وفداً واحداً أعرب عن تحفظه إزاء قرار المجلس بشأن هذا البند.

٨- وكان مفهوماً أن مضمون التعليقات التي أدلى بها أثناء نظر المجلس في هذا البند، بما في ذلك تفاصيل التحفظ المشار إليه في الفقرة السابعة أعلاه والتعديلات المقترحة على مشروع قرار الجمعية العمومية، سيُدرج في المحضر الموجز لهذه الجلسة (C-MIN 226/17)، الذي سيصدر في حينه.

مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية - البيان المؤحد بسياسات الإيكوا وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

٩- نظر المجلس في هذا البند بناءً على ورقة العمل C-WP/15394 Revision No. 1، التي قُدِّمت، بحسب ما جاء في موجب القرارات C-DEC 226/13، تحديثاً لمشروع ورقة عمل الجمعية العمومية يتضمن تعديلات مقترحة على قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩، "البيان المؤحد بسياسات الإيكوا وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)". كما نظر المجلس في عرض للمعلومات قدمه رئيس لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، حيث أبرز النتائج الرئيسية للتحليل الأحدث الذي أجرته اللجنة استجابةً لطلب المجلس (انظر موجب القرارات C-DEC 226/13) وموجز المناقشات التي دارت خلال الاجتماع غير الرسمي للجنة المناخ والبيئة (CEC) المنعقد في ٢٠٢٢/٨/٩.

١٠- وبعد النظر في هذه المسألة، قام المجلس، بقرار أغلبية الأصوات، بما يلي:

أ) أحاط علماء بالمعلومات المقدمة في ورقة العمل C-WP/15394 Revision No. 1، وفي هذا السياق، أعرب مجدداً عن تقديره للجنة حماية البيئة على إتمامها التحليل الإضافي في الوقت المناسب حسب طلب المجلس وحرصها دائماً على مراعاة أعلى مستويات الجودة في عملها، لدعم مناقشات المجلس بخصوص خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) والمسائل الأخرى المتعلقة بالبيئة؛

ب) وأقر مشروع ورقة عمل الجمعية العمومية المرفقة بورقة العمل C-WP/15394 Revision No. 1، رهناً بتضمينها التغييرات التي وافق عليها المجلس في سياق نظره في هذا البند، بما في ذلك الصياغة النهائية المتفق عليها للقرارات ٥ و ١١ و ١٢ و ١٧ من منطوق مشروع قرار الجمعية العمومية، على النحو الوارد في المرفق بهذا الموجز؛

ج) وأحاط علماء أيضاً بأن مشروع ورقة العمل الذي أقره المجلس سيُنشر في أقرب فرصة ممكنة لإتاحة مهلة كافية للدول الأعضاء للإدلاء بأي تعليقات أو آراء عن الموضوع طَيَّ ورقات العمل التي تقدمها إلى الجمعية العمومية، وذلك في موعد أقصاه ٢٠٢٢/٨/٣١؛

د) وأقر بأن الأثر المترتب على أداء خطة كورسيا نتيجة تعديل خط الأساس المرجعي في الخطة لابد من رصده عن كتب؛

هـ) وذكر بأنه وفقاً لما جاء في موجز القرارات C-DEC 226/12، ستقوم الأمانة العامة بتعديل ورقة العمل C-WP/15393 "مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" لتضمينها نتائج نظر المجلس في خط الأساس المرجعي بعد انتهاء المرحلة التجريبية.

١١- وجرى تسجيل تحفظ أحد الوفود على القرار الذي اتخذته المجلس بشأن هذا البند.

١٢- وكان مفهوماً أن مضمون التعليقات التي أدلى بها في معرض نظر المجلس في هذا البند، ويشمل ذلك تفاصيل التحفظ المشار إليه في الفقرة ١١ أعلاه، والتعديلات المقترحة إدخالها على مشروع قرار الجمعية العمومية، سُدرج كلها في محضر الجلسة الموجز (C-MIN 226/17)، الذي سيصدر في حينه.

معلومات بموجب المادة ٥٤ ي) من اتفاقية شيكاغو بشأن قيام مجموعة من الدول الأعضاء بالإيكاو بانتهاك الاتفاقية

١٣- نظر المجلس في هذا البند بناء على ورقة العمل C-WP/15429, Revision No.1، التي قدمها الاتحاد الروسي والتي تناولت أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) وطلبت من المجلس اتخاذ إجراء في هذا الشأن.

١٤- وفي هذا الصدد، ذكر المجلس بأنه قد شرع في النظر في هذه المسألة أثناء الجلسة الخامسة عشرة من الدورة الحالية استناداً إلى الكتاب الذي تلقتة المنظمة من السيد ألكسندر نيرادكو، رئيس وكالة النقل الجوي بالاتحاد الروسي. وجرى التذكير أيضاً بأن رئيس المجلس قام بتعميم ذاك الكتاب على جميع الوفود بالبريد الإلكتروني في يوم ٢٠٢٢/٥/٥، ومع الإحاطة علماً باعتزام الاتحاد الروسي تقديم ورقة العمل الحالية، وافق المجلس على إرجاء مواصلة النظر في هذا الموضوع إلى جلسة لاحقة (انظر موجز القرارات C-DEC 226/15).

١٥- وتقدم الاتحاد الروسي باقتراح، أيّدته الصين، بالموافقة على الإجراءات الموجزة في الفقرة ٤ من ورقة العمل C-WP/15429, Revision No.1، مع إجراء اقتراح سري للتصويت على هذا الاقتراح. وعملاً بالمادة ٥٠ من النظام الداخلي للمجلس،

قرر المجلس عدم إجراء اقتراح سري وذلك بموافقة ٢٢ صوتاً مؤيداً مقابل ٤ أصوات معارضة وامتناع ٨ أعضاء عن التصويت (علماء بغياب عضوين). أما الاقتراح التالي الذي قدمه الاتحاد الروسي بإجراء تصويت على المسألة ذاتها بنداء الأسماء، فقد سقط ولم يُؤخذ به لعدم التنشئة عليه، وذلك بموجب المادة ٤٠ أ) من النظام الداخلي للمجلس.

١٦- وبعد النظر في هذه المسألة، قام المجلس بما يلي:

أ) تسليماً بعدم اتفاق ممثلي المجلس في الرأي بشأن كيفية التعامل مع ورقة العمل بصيغتها الحالية، قرر التخلي عن تقديم ورقة عمل إلى الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية؛

ب) وطلب إلى الأمانة العامة إجراء تحليل شامل للقرارات السابقة التي اتخذها المجلس إثر قيامه بالنظر في بنود مماثلة أو ذات صلة بهذا البند، بما في ذلك ما يتعلق بالمبادئ القانونية السارية، وإعداد ورقة عن ذلك تُقدم في دورة لاحقة للمجلس.

١٧- وكان مفهوماً أن مضمون التعليقات التي أدلى بها في معرض نظر المجلس في هذا البند ستُدرج تبعاً في المحضر الموجز لهذه الجلسة (C-MIN 226/17)، الذي سيصدر في حينه، قبل موعد انعقاد الجمعية العمومية.

مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية - مخالفات الاتحاد الروسي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي

١٨- نظر المجلس في هذا البند بناء على ورقة العمل C-WP/15427، التي، وفقاً لما جاء في موجز القرارات C-DEC 226/14، تضمنت مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية تناول ما ارتكبه الاتحاد الروسي من انتهاك للسيادة المطلقة للمجال الجوي الأوكراني، بالإضافة إلى التسجيل المزدوج للطائرات، مما سمح بدوره بتشغيل هذه الطائرات دون وجود الوثائق المطلوبة على متنها.

١٩- وبموجب المادة ٤٠ أ) من النظام الداخلي للمجلس، لم يُؤخذ بالاقتراح الذي قدمه الاتحاد الروسي بشأن سحب ورقة العمل وإعادة صياغتها وذلك لعدم التنشئة على الاقتراح من قبل أي وفد آخر.

٢٠- وبعد النظر في المسألة، وافق المجلس بأغلبية الأصوات على مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية المرفقة، رهنأ بتضمينها التعديل الذي اقترحه ممثل المكسيك بإدراج فقرة جديدة في ديباجة مشروع القرار، وفوض رئيس المجلس ليقرّ فيما بعد النسخة المنقحة من الورقة نيابةً عن المجلس، لكي تقدم بعد ذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين.

٢١- وتم تسجيل تحفظ أحد الوفود على القرار الذي اتخذته المجلس بشأن هذا البند.

٢٢- وكان مفهوماً أن مضمون التعليقات التي أدلى بها في معرض نظر المجلس في هذا البند، بما في ذلك تفاصيل التحفظ المشار إليه في الفقرة ٢١ أعلاه والتعديلات المقترحة إدخالها على مشروع ورقة العمل، ستُدرج تبعاً في المحضر الموجز لهذه الجلسة (C-MIN 226/17)، الذي سيصدر في حينه.

مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية - مخالفات جمهورية بيلاروس لاتفاقية الطيران المدني الدولي

٢٣- نظر المجلس في هذا البند بناء على ورقة العمل C-WP/15430، التي، وفقاً لما جاء في موجز القرارات C-DEC 226/16، تضمنت مشروع ورقة عمل للجمعية العمومية بشأن قيام جمهورية بيلاروس بانتهاك اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) فيما يتعلق بواقعة رحلة رايان إير رقم ٩٧٨ في المجال الجوي لبيلاروس في ٢٣/٥/٢٠٢١.

٢٤- وبعد النظر في هذه المسألة، قام المجلس بما يلي:

(أ) أعرب مجدداً عن تقديره لأعضاء فريق التحقيق لتقصي الحقائق على الروح المهنية التي تحلو بها وعلى التقرير عالي الجودة الذي أعده الفريق نتيجة ما بذله من جهد في تقصي هذه المسألة؛

(ب) وأقر مشروع ورقة عمل الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل C-WP/15430، رهناً بتضمينها التعديل الذي اقترحه ممثل فرنسا فيما يخص الفقرة ٢ من الورقة، وفوض رئيس المجلس ليقرّ فيما بعد النسخة المنقحة من الورقة نيابةً عن المجلس، لكي تقدم بعد ذلك إلى الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين.

٢٥- وتم تسجيل الاعتراض الشديد الذي أبداه أحد الوفود على القرار الذي اتخذته المجلس بشأن هذا البند.

٢٦- وكان مفهوماً أن مضمون التعليقات التي أدلى بها في معرض نظر المجلس في هذا البند، بما في ذلك تفاصيل التحفظ المشار إليه في الفقرة ٢٤ أعلاه والتعديلات المقترحة إدخالها على مشروع ورقة العمل، ستُدرج تبعاً في المحضر الموجز لهذه الجلسة (C-MIN 226/17)، الذي سيصدر في حينه.

أي أعمال أخرى

طلب من المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء لحضور جلسات الدورة ٢٢٧ بصفة مراقب

٢٧- على الرغم من الاعتراض الذي أعرب عنه أحد الوفود رداً على رسالة البريد الإلكتروني التي قام رئيس المجلس بتعميمها في ٢٠٢٢/٨/٥، وافق المجلس، بموجب المادة ٣٢ (أ) من النظام الداخلي للمجلس وبأغلبية الآراء، على الطلب الذي قدمه المجلس التنسيق الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء للمشاركة بصفة مراقب في جلسات الدورة ٢٢٧ التي ينظر فيها المجلس في البنود المتعلقة بسلامة وأمن الطيران في إطار جلسات مغلقة، حسب الاقتضاء.

الطلبات الواردة من المنظمات الدولية الراغبة في أن تُوجه إليها الدعوة لحضور الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية

٢٨- أحاط المجلس علماً بتقرير شفوي قدمه رئيس المجلس عن الطلب الوارد من فريق عمل النقل الجوي (ATAG) لإدراج اسمه على قائمة المنظمات الدولية التي ستدعى لحضور جلسات الإيكاو. وفي هذا الصدد، أشير إلى أن الطلب لا يزال معلقاً ريثما يتم الانتهاء من التنقيح الحالي للعملية وللمعايير تقييم مثل هذه الطلبات الواردة من المنظمات الدولية (انظر موجز القرارات C-DEC 225/3). وعلى الرغم مما سبق، ودون المساس بأي قرار يتخذه المجلس مستقبلاً بخصوص طلب فريق عمل النقل الجوي، وافق المجلس على إدراج الفريق على قائمة المنظمات الدولية التي ستدعى لحضور الدورة الحادية والأربعين للجمعية العمومية.

الاتفاق الإضافي بين الإيكاو وحكومة كندا بشأن مقر المنظمة

٢٩- أحاط المجلس علماً بالمعلومات التي قدمها الأمين العام والتي تعيد بأن حكومة كندا، بوصفها البلد المضيف، قد وافقت على طلب الإيكاو بإرجاء سداد تكلفة مشروعات الترميم التي تمت في مبنى مقر الإيكاو والتي اتسمت بطابع غير رأسمالي، وذلك بإعفاء الإيكاو من سداد نصيبها في هذه التكاليف حتى نهاية الفترة الثلاثية القادمة. كما أحاط المجلس علماً بأنه في ضوء هذه التطورات، بالإضافة إلى تطورات أخرى، ستستعرض الأمانة العامة الميزانية العادية للفترة الثلاثية القادمة وستواصل إطلاع المجلس على ما يُستجد في هذا الشأن.

٣٠- واستناداً إلى اقتراح من رئيس المجلس، وافق المجلس من حيث المبدأ على عقد جلساته خلال الدورة ٢٢٧ بالحضور الشخصي في قاعة المجلس، وذلك باستثناء جميع الجلسات المقرر عقدها في مرحلة اللجان. وكان مفهوماً أيضاً أن

الأمانة العامة ستواصل دراسة مختلف الحلول لضمان إتاحة جميع خواص التشغيل في خيار الاجتماعات المختلطة بقاعة المجلس.

توديع ممثلين في المجلس

٣١- ودّع المجلس ممثلي كل من كولومبيا وكوستا ريكا وكوت ديفوار وجمهورية الدومينيكان وفنلندا وألمانيا واليونان وهولندا وبارغواي وبيرو وتونس وزامبيا.

تسوية الخلافات: أستراليا ومملكة هولندا والاتحاد الروسي (٢٠٢٢)

٣٢- نظراً لعدم ورود أي تعليقات بحلول ٢٠٢٢/٨/١١ على مذكرة الرئيس SS/3359، بتاريخ ٢٠٢٢/٨/٤، أحاط المجلس علماً بأن الدول المدعية (أستراليا ومملكة هولندا) قد مُنحت مهلة ستة أسابيع لتقديم التعليقات المكتوبة، إن وُجدت، على الاعتراض الأولي الذي قدمته الدولة المدعى عليها (الاتحاد الروسي)، وتمشياً مع القرار السابق للمجلس في هذه المسألة (انظر الفقرة ٦ د) من موجز القرارات C-DEC 226/5)، لا تبدأ مهلة الأسابيع الستة إلا اعتباراً من تاريخ تقديم الترجمة الإنجليزية للاعتراض الأولي إلى الدول المدعية.

المرفق

بموجب ما جاء في الفقرة ١٠ ب) بهذا الموجز، وافق المجلس على الصياغة التالية لهذا الجزء من مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق بورقة العمل C-WP/15394:

فإن الجمعية العمومية:

...

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، **يُحتفظ بنص الفقرة ٥ من القرار ١٩-٤٠ دون أي تغيير، لأن التغييرات في خط أساس خطة كورسيا وما إلى ذلك، ترد في الفقرتين ١١ و ١٢ أدناه**؛

...

١١- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً بأن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محددة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

أ) التعديل الخاص بـ مشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × مُعامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × مُعامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

ب) حيث يكون مُعامل نمو القطاع من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون في عام ٢٠١٩ بين عام ٢٠١٩ و٢٠٢٣) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في السنة المعنية، ومُعامل نمو القطاع من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية - ٨٥٪ من إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛ {انبعاثات ٢٠١٩ كخط الأساس في خطة كورسيا خلال المرحلة التجريبية، و ٨٥٪ من انبعاثات ٢٠١٩ بعد انتهاء المرحلة التجريبية}؛

ج) عندما يكون مُعامل نمو مشغل الطائرات من ٢٠٣٣ وحتى ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩ بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٣) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛ {٨٥٪ من انبعاثات ٢٠١٩ كخط الأساس في خطة كورسيا من ٢٠٣٣ إلى ٢٠٣٥}؛

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 ٪ 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 ٢٠١٩. **{القرار الذي اتخذه المجلس في يونيو ٢٠٢٠ بالاستعاضة عن عام ٢٠٢٠ بعام ٢٠١٩ للمرحلة التجريبية من خطة كورسيا}**

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

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

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ فردية **على الأقل بنسبة ٢٠٪ فردية، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛ {تغيرت النسبة المئوية القطاعية إلى ١٠٠٪ والنسبة المئوية الفردية إلى ٠٪ للفترة من ٢٠٣٠ إلى ٢٠٣٢}**

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية **على الأقل بنسبة ٧٠٪، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عما إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛ {تغيرت النسبة المئوية القطاعية إلى ٨٥٪ والنسبة المئوية الفردية إلى ١٥٪ للفترة من ٢٠٣٣ إلى ٢٠٣٥}**

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) سُبُعاد 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 **وتقرر أيضاً** بأن الوافد الجديد^١ 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٪ 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. **{القرار الذي اتخذه المجلس في يونيو ٢٠٢٠ بالاستعاضة عن عام ٢٠٢٠ بعام ٢٠١٩ للمرحلة التجريبية، ويُقترح الحد الأدنى ذاته للناقلين الجدد بعد انتهاء المرحلة التجريبية}**

...

١٧- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي يتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، كل ثلاث سنوات ابتداءً من

^١ يُعرّف "الناقل 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.

عام ٢٠٢٢ للغرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتُعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي: **{يحتفظ بنص الفقرة ١٧ من القرار ٤٠-١٩ دون أي تغيير، لأن التغييرات في خط أساس خطة كورسيا وما إلى ذلك، ترد في الفقرتين ١١ و ١٢ أعلاه}**

(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 لكورسيا سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

— انتهى —