

١- التعديلات على الصيغة الحالية للبيان الموحد

- ١-١ يتضمّن المرفق بورقة العمل هذه التتقيحات المقترحة على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ بشأن خطة كورسيا، في ضوء التطوّرات التي حصلت منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية.
- ٢-١ والغرض من التتقيحات الرئيسية للقرار ٣٩-٣ هو مراعاة الإنجازات التي تحققت منذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية والإجراءات الإضافية اللازمة لتنفيذ كورسيا، بما في ذلك ما يلي:
- أ) بصفة عامة، عبارة الوقود "البديل" للطيران لم تعد مستخدمة، وقد أجريت التكييفات المناسبة. وبالإضافة إلى ذلك، استُخدمت عبارة "أنواع الوقود المؤهلة لكورسيا" في الفقرات التطلّعية، مثلاً الفقرة ٦ من المنطوق، للإبقاء على الاتساق مع التعاريف الواردة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛
- ب) بصفة عامة، استُعيض عن عبارة "aircraft operator" (مشغّل الطائرات) بعبارة "aeroplane operator" (مشغّل الطائرات في الحالتين) حفاظاً على الاتساق مع العبارة المستخدمة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر؛
- ج) فقرات الديباجة: أُشير إلى التقدّم المتعلّق بأعمال مجلس الإيكاو ومجموعته الاستشارية المختصة بخطة كورسيا (AGC) وهيئته الاستشارية الفنية (TAB) ولجنته المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، مثل وضع المجلّد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلّد الرابع من الدليل الفني للبيئة (ETM) وعناصر تنفيذ خطة كورسيا. كما أُضيفت أيضاً أحكام بشأن برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA). العديد من فقرات الديباجة متقادماً وقد تمّ شطبها؛
- د) فقرات المنطوق ٥ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٢ و ١٣ و ١٤ و ١٥ و ١٦ و ١٧ و ٢٠ و ٢٢ هي قرارات اتخذتها الجمعية العمومية أثناء دورتها التاسعة والثلاثين وما زالت صالحة، وبالتالي، استُعيض عن عبارة "تقرر" بعبارة "تذكّر بالقرار الذي اتخذته أثناء دورتها التاسعة والثلاثين"؛
- هـ) فقرة المنطوق ١٨ (الفقرة ١٩ سابقاً من منطوق القرار ٣٩-٣) نُقحت استناداً إلى عبارات فقرات الديباجة لتأكيد دور خطة كورسيا كخطة عالمية قائمة على آليات السوق؛
- و) ترد الإجراءات الإضافية التي يتعيّن اتخاذها من جانب المجلس والدول الأعضاء، بما في ذلك إعداد وتحديث المجلّد الرابع من الملحق السادس عشر والمجلّد الرابع من الدليل الفني للبيئة وعناصر تنفيذ خطة كورسيا في الفقرة ١٩ من منطوق القرار؛
- ز) ترد الإجراءات الإضافية التي ينبغي اتخاذها من جانب الإيكاو والدول الأعضاء من أجل بناء القدرات والمساعدة في الفقرة ٢١ من المنطوق.

المرفق

قرار الجمعية العمومية ٣٩=٤٠ - ..: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكوا المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق

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 للإيكوا؛

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 (كورسيا) كجزء من سلة تدابير تشمل أيضاً تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية ووقود الطيران المستدام لبلوغ أهداف الإيكوا الطموحة؛

وتذكيراً بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨=١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم من الدول الأعضاء، أن يهتم الأعمال المتعلقة بالجوانب الفنية والآثار البيئية والاقتصادية والأساليب المتبعة في الخيارات الممكنة للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك آثارها على إمكانية تطبيقها وطابعها العملي، ومع مراعاة الحاجة إلى تطوير الطيران الدولي والمقترح المقدم من قطاع الطيران وسائر المستجندات الدولية، حسب الحالة، ومن دون الإخلال بالمفاوضات الجارية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛

وتذكيراً أيضاً 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، ومنها وسيلة لمراعاة الظروف والقدرات الخاصة، وآليات تنفيذ الخطة اعتباراً من سنة ٢٠٢٠ كجزء من مجموعة من التدابير تتضمن أيضاً التكنولوجيات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود البديل المستدامة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية للإيكوا؛

وتسليماً بأن الإيكوا هي المنتدى الملائم لتناول مسألة الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وبالقدر الكبير من العمل، الذي اضطلع به المجلس والمجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا (AGC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) والفريق الاستشاري لشؤون البيئة ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا، والرامي إلى وضع توصية للخطة العالمية بشأن التدابير القائمة على آليات السوق وعناصر التصميم وآليات التنفيذ التابعة للخطة، بما في ذلك تحليل الاتجاهات المختلفة فيما يتعلق بتوزيع الالتزامات؛

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

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

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

وترحبياً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة لكورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لاسيّما 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؛

وترحبياً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١؛

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

وتذكيراً كذلك بأن قرار الجمعية العمومية ٣٨=١٨ قد طلب إلى المجلس، بدعم الدول الأعضاء، تنظيم حلقات تدارس وحلقات عمل بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي بمشاركة مسؤولين وخبراء من الدول الأعضاء إلى جانب المنظمات المعنية؛

وإقراراً بعقد جولتين من حلقات التدارس في إطار الحوارات العالمية في مجال الطيران في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦ فيما يتعلق بجميع المناطق؛

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 فيها 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 والثامنة والثلاثين بشأن تنفيذ خطة كورسيا الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي يعكس 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 وبتفاق باريس وتسليماً بمبدئه الخاص بالمسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل دولة، التي تختلف باختلاف الظروف الوطنية؛

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

وترحبياً باعتماد اتفاق باريس في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا بالخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق لأغراض الطيران الدولي وتنفيذها سيسهم في تحقيق الأهداف المحددة في اتفاق باريس المعتمد في ظلّ اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تتصان على آليات، كآلية التنمية النظيفة مثلاً، وعلى وضع آلية سوق جديدة في إطار 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 بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسي 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 ٤٠-٤٩ X:٣٩-٤٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٤٠-٤٩ X:٣٩-٤٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ، محل القرارات ٣٩-١ و ٣٩-٢ و ٣٩-٣ و ٣٨-١٧ و ٣٨-١٨ وتشكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢ - وتسلم بالتقدّم 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 الوقود الطيران البيديل المستدامة وخطة كورسيا العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، وأي تدابير أخرى، وتؤكد إعطاء الأفضلية إلى استخدام تكنولوجيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود 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 الوقود الطيران البيديل 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 الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥ - وتدكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تقرّر 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 البيديل المستدامة لكورسيا التي تبتذلها الدول الأعضاء وتتعكس 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) أنواع الوقود البيديل المستدامة، 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 **تقرير** 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) **تتطبق** 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 لمشغلي طائراتها من الفئتين ١١ (هـ) و (ط) أدناه؛

ب) **تتطبق** المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلاً عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض 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 حصة فريدة 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 المعقّية 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. أما 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 **تقرر** 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 تتدرج كلتاها في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بموجب الفقرة ٩ أعلاه، تشملها شروط التعويض 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 التعويض الخاصة بهذه الخطة، مع الحفاظ على شروط التعويض المبسطة؛

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

١١ - وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين تقرير 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 التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × معامل نمو القطاع في سنة معينة)] + [النسبة المئوية الفردية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة × معامل نمو مشغل الطائرات في سنة معينة)]؛

(ب) حيث يكون معامل نمو القطاع = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في سنة معينة ؛

(ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - متوسط انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٢٠) / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون 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، على الأقل بنسبة ٢٠٪ فردية، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، على الأقل بنسبة ٧٠٪، مع توصية المجلس للجمعية العمومية في عام ٢٠٢٨ عمّا إذا كان يتعين تعديل النسبة المئوية الفردية وإلى أي مدى؛

و) انبعاثات مشغّل 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 **تقرر** 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 في المائة من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠٢٠، 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 **تقرر** 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 تفادي 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 ٧٠٠ ٥ كغ؛ أو العمليات الإنسانية والطبية وعمليات إطفاء الحريق؛

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

١٥- **وتحيط علماً** بعمل المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، بشأن ما يلي: أ) نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛ ب) ومعايير وحدات الانبعاثات التي سيشتريها مشغلو الطائرات والتي تراعي التطورات في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ؛ ج) والسجلات المدرجة في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، وتطلب إلى المجلس، مع المساهمة الفنية للجنة حماية البيئة، أن ينجز عمله في أقرب وقت ممكن بما يشمل توفير بناء القدرات والمساعدة، بحيث يتسنى تطبيق هذه الخطة اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛

١٥-١٦- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** 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 في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعينها دولة السجل لمشغّل الطائرات كل عام؛

١٦-١٧- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** 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؛

١٧-١٨- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** بإجراء مراجعة دورية لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي بتولاها المجلس، مع مساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، كل ثلاث سنوات ابتداءً من عام ٢٠٢٢

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغّل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلّد الرابع من الملحق السادس عشر للخطة عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغّل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

للمعرض المشار إليه في الفقرة ٩ ز) أعلاه ومن أجل المساهمة في تنمية قطاع الطيران الدولي المستدامة وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. 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 تمديدها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لكورسيا للبيديل المستدامة سعياً إلى تحقيق الأهداف البيئية للإيكاو؛

١٨-٤٦- تحدد أن خطة التعويض عن الكربون أو أي خطة أخرى قررتها الجمعية العمومية هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطقة 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؛

١٩-٢- وتطلب اتخاذ الإجراءات التالية سعياً إلى وضع الآليات اللازمة لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠؛

- (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 المؤهلة 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 في مطلع عام ٢٠٢٠ بإنشاء وصون 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 المجموعة الاستشارية المختصة بخطة كورسيا 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؛

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق،

أ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المعنية فيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بما في ذلك إجراءات مبسطة للرصد والإبلاغ والتحقق، ليعتمدها المجلس بحلول ٢٠١٨؛

ب) اضطلاع جميع الدول الأعضاء التي ينفذ مشغلو طائراتها رحلات جوية دولية بوضع الترتيبات اللازمة، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على الرصد والإبلاغ والتحقق، من أجل تنفيذها اعتباراً من ١/١/٢٠١٩؛
وفيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات،

ج) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع القواعد والتوصيات الدولية وما يرتبط بها من مواد إرشادية فيما يتعلق بمعايير وحدة الانبعاثات، ترمي إلى دعم مشغلي الطائرات لشراء وحدات الانبعاثات الملائمة في إطار الخطة، مع مراعاة التطورات ذات الصلة بالموضوع في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمادة ٦ من اتفاق باريس، وذلك ليعتمدها المجلس في أقرب وقت ممكن، على ألا يتجاوز ذلك عام ٢٠١٨؛

د) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإنشاء هيئة استشارية فنية دائمة بشأن معايير وحدة الانبعاثات ترمي إلى تقديم توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة للاستخدام في خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي؛ (استُعيض عنها بالفقرة ١٩ و) أعلاه}

هـ) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بإجراء مراجعة دورية للقواعد والتوصيات الدولية القائمة على معايير وحدة الانبعاثات وما يرتبط بها من مواد إرشادية، حسب الاقتضاء، لتعزيز التوافق مع القرارات التي تصدر مستقبلاً في هذا الشأن بموجب اتفاق باريس؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات،

و) اضطلاع المجلس، مدعوماً بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة، بوضع السياسات وما يرتبط بها من مواد إرشادية من أجل دعم إنشاء سجلات في إطار هذه الخطة، ليعتمدها المجلس بحلول عام ٢٠١٨؛

ز) اضطلاع المجلس بوضع سجل مركزي موحد برعاية الإيكاو لتفعيل العمل به في موعد أقصاه ١/١/٢٠٢١؛

ح) اضطلاع الدول الأعضاء بوضع الترتيبات اللازمة لإنشاء سجلات خاصة بها أو سجلات مجموعات تُشبهها مجموعات الدول، وفقاً لإرشادات الإيكاو؛

وفيما يتعلق بنظم إدارة خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي،

ط) اضطلاع المجلس بالإشراف على سير عمل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بدعم من الهيئة الاستشارية الفنية الدائمة ولجنة حماية البيئة حسب الاقتضاء؛

وفيما يتعلق بالإطار التنظيمي،

ي) اتخاذ الدول الأعضاء الإجراءات اللازمة لضمان أن يوضع الإطار التنظيمي الوطني اللازم للائتمثال للخطة وإنفاذها بحلول عام ٢٠٢٠؛

٢٠٢٠- تذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين **تقرر** بأن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق 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.

٢١-٢٢. 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 اعتباراً من عام ٢٠٢٠، بما في ذلك: وفقاً للأجال 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؛

وفيما يتعلق بتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛

(أ) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواصلة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بتطبيق الدول الأعضاء لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق اعتباراً من ٢٠١٩/١/١، بما في ذلك تنظيم حلقات تدارس وتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطلع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(ب) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق؛

وفيما يتعلق بإنشاء السجلات؛

(ج) اتخاذ المجلس الإجراءات اللازمة لتوسيع نطاق توفير بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإعداد وتنفيذ خطط عمل الدول الأعضاء، للمواصلة مع بناء القدرات وتقديم المساعدة فيما يتعلق بإنشاء الدول للسجلات، بما في ذلك تنظيم حلقات التدارس والتدريب في جميع المناطق اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتيسير الدعم المالي حيثما تدعو الحاجة، سيما بالنسبة لتلك البلدان التي تتطلع للمشاركة في المرحلة التجريبية ويلزم دعمها للقيام بذلك؛

(د) اضطلاع الدول الأعضاء ببناء شراكات فيما بينها للتعاون في إنشاء سجلاتها الخاصة بها أو سجلات مجموعات تشيئها مجموعات الدول، والتنفيذ التجريبي المحتمل؛

٢٢-٢٣. وتذكر بالقرار الذي اعتمده في الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تقي بمعايير وثيقة الإيكاو "معايير أهلية وحدات الانبعاثات في إطار خطة كورسيا" وحدة الانبعاثات الواردة في الفقرة ١٩ من أعلاه؛

٢٣-٢٤. تطلب إلى المجلس تعزيز استخدام وحدات الانبعاثات الناتجة التي تستفيد منها الدول النامية، وتشجع الدول على إعداد مشاريع داخلية في مجال الطيران؛

٢٤-٢٥. وتطلب إلى المجلس استكشاف المزيد من إمكانيات إعداد منهجيات أخرى متعلقة بالطيران لاستخدامها في برامج التعويض، بما في ذلك آليات أو برامج أخرى مندرجة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وتشجع 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.