



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير
عن
البند ١٧ من جدول الأعمال

المواد المرفقة بشأن البند ١٧ من جدول الأعمال مُقدّمة لكي تنظر فيها اللجنة التنفيذية.

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

١-١٧ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الخامسة والسادسة، في موضوع حماية البيئة استناداً إلى التقارير المُقدّمة من المجلس حول التقدّم الذي أحرزته أنشطة المنظمة بشأن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) وذلك على النحو الوارد في الوثيقتين WP/56 و WP/59، ونظرت في مقترحات المجلس لتعديل قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ - "البيان الموحد بسياسات الإيكاو وممارساتها السارية في مجال حماية البيئة - الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق" (WP/59). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ٢٥ ورقة: WP 79 التتقيح رقم ١، و102، و139، و159، و177، و193، و227، و228 التتقيح رقم ١، و229، و265، و266، و267، و289، و290، و291، و306، و338، و339، و407، و409، و411، و472، و482، و527 التتقيح رقم ١، و529 التتقيح رقم ١.

٢-١٧ وفي الوثيقة WP/56، أفاد المجلس عن التقدم الذي أحرزته أنشطة الإيكاو بشأن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كورسيا) منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية. وفي معرض الاستجابة لطلب الجمعية العمومية، اعتمد المجلس في شهر يونيو ٢٠١٨ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا باعتبارها الطبعة الأولى من المجلد الرابع - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، التي أصبحت واجبة التطبيق اعتباراً من أول يناير ٢٠١٩. وأبلغ المجلس أيضاً عن إصدار الطبعة الأولى من المجلد الرابع من الدليل الفني للبيئة (Doc 9501) في أغسطس ٢٠١٥، وفي ما يتعلق بعناصر تنفيذ خطة كورسيا، فقد تضمنت الورقة تقريراً عن التقدّم المُحرز بشأن أداة الإيكاو لتقييم ثاني أكسيد الكربون والإبلاغ عنه (CERT)، وأنواع الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا، ووحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا، والسجل المركزي لخطة كورسيا (CCR)، فضلاً عن الخطوات التالية.

٣-١٧ وفي ما يتعلق بأنشطة التوعية وبناء القدرات في إطار خطة كورسيا، فقد أفادت الوثيقة WP/56 عن قيام الإيكاو بتنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل إقليمية خلال فترة الثلاث سنوات للمساعدة على بناء قدرات الدول من أجل إعداد نُظُمها للرصد والإبلاغ والتحقق. وألقت الورقة الضوء أيضاً على الأنشطة المضطلع بها في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، كما ألقت الضوء بشكل خاص على شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا التي تضمنت ١٥ دولة مانحة و٩٨ دولة مستفيدة. ومن الأنشطة الأخرى ذات الصلة التي ألقت الورقة الضوء عليها دورة الإيكاو للتدريب على التحقق من الامتثال لخطة كورسيا، التي تتيح لكيانات التحقق المحتملة التدريب على كيفية التحقق من تقارير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

٤-١٧ كما قدمت الوثيقة WP/56 معلومات أساسية بشأن مناقشة المجلس وقراره بشأن صياغة الفقرة ١٨ من منطوق القرار المنقح للجمعية العمومية ٣٩-٣، على أساس الصيغة المستخدمة في الفقرات ٧ و٨ و٩ من ديباجة القرار، وذلك على النحو الوارد في المرفق بالوثيقة WP/59 (انظر أدناه).

٥-١٧ وفي الوثيقة WP/59، قدم المجلس اقتراحاً بتتقيح قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ في ضوء التطورات التي استُجِدت منذ انعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية بشأن خطة كورسيا، وذلك على النحو المبين في الوثيقة WP/56.

٦-١٧ وفي الوثيقة WP/79 التتقيح رقم ١، لخصت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية نتائج تحليل أُجري بشأن أهمية تحقيق أوسع مشاركة ممكنة من الدول في خطة كورسيا منذ بدايتها.

٧-١٧ وفي الوثيقة WP/102، أعربت فنلندا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني عن دعمهم القوي لسلة الإيكاو للتدابير التي تتضمن خطة التعويض عن الكربون وخفضه في

مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، وأقرت بالإنجازات التي تحققت بالفعل. وقد انضم جميع الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني إلى خطة كورسيا طوعاً اعتباراً من المرحلة التجريبية، وهي منخرطة تماماً في تنفيذ خطة كورسيا وتدعم تنفيذها بشكل كامل. كما أعربت عن الأهمية الحاسمة لتنفيذ جميع الدول والأقاليم لخطة كورسيا تنفيذاً فعالاً والمشاركة فيها اعتباراً من المرحلة التجريبية.

٨-١٧ وفي الوثيقة WP/177، أعربت اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن دولها الأربع وخمسين الأعضاء فيها، عن ضرورة انضمام الدول طوعاً إلى خطة كورسيا اعتباراً من المرحلة التجريبية لمواجهة التحديات المتعلقة بتنفيذها ولجني فوائدها، وأن تكون مستعدة لمرحلة وجوب تطبيقها. وأبرزت الورقة أيضاً ضرورة التوسع في برامج بناء القدرات، والاستفادة من التجربة الناجحة لمشروع المساعدة المشتركة الذي تقوم به الإيكاو بالاشتراك مع الاتحاد الأوروبي، وزيادة تسهيل حصول الدول على الموارد المالية والخبرة الفنية ونقل التكنولوجيا من خلال الأنشطة التعاونية والشراكات الفعالة.

٩-١٧ وفي الوثيقة WP/229، أبرزت سنغافورة وأستراليا وكندا وفجي وإندونيسيا واليابان وناورو ونيوزيلندا بالاو وساموا وترينيداد وتوباغو والولايات المتحدة أن التنفيذ الناجح لخطة كورسيا يستلزم الانضمام إليها طوعاً من جانب مجموعة دول مؤثرة وكبيرة بدرجة كافية، وأن الشراكة القوية بين الإيكاو والدول وقطاع الطيران في تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا يبرهن على أن هناك جبهة ملتزمة وموحدة في قطاع الطيران لضمان اتباع نهج متسق إزاء تنفيذ خطة كورسيا. كما تضمنت اقتراحات من أجل مزيد من التحسين الذي يشمل تعزيز بناء القدرات من خلال برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)؛ وزيادة عدد هيئات التحقق المعتمدة من خلال تعزيز التدريب؛ والتوجيه في الوقت المناسب بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا وأنواع القود المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

١٠-١٧ وفي الوثيقة WP/289، أبرزت البرازيل وغواتيمالا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية الأهمية التي يكتسبها تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، وأعربت عن دعمها لبرنامج الإيكاو لمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا. كما شددت الورقة على أهمية الاستعراض الدوري لخطة كورسيا المتوقع إجراؤه في عام ٢٠٢٢، وطلبت من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إجراء الدراسات اللازمة لدعم هذا الاستعراض.

١١-١٧ وفي الوثيقة WP/306، أوضحت الصين والاتحاد الروسي أن الإيكاو لم تول الاعتبار بشكل متوازن للشواغل لدى مختلف الأطراف ولمواقفهم في سياق تسهيل تنفيذ خطة كورسيا. وتقول الورقة أنه لن يمكن للبلدان، لا سيما البلدان النامية، أن تصبح أكثر ثقة في الجهود التي تبذلها الإيكاو في مجال الطيران الدولي وتغيّر المناخ وإبداء المزيد من الاستعداد للمشاركة في التعاون الدولي في تنفيذ خطة كورسيا إلا بضمان العدالة الإجرائية في صنع القرار والعدالة الأخلاقية في عناصر تصميم آلية التنفيذ. واقترحت الورقة أيضاً أن يُطلب إلى المجلس إجراء الاستعراض الدوري لخطة كورسيا وفقاً للمبادئ الإرشادية الواردة في المرفق بالقرار ٣٩-٢ الصادر عن الجمعية العمومية.

١٢-١٧ وسلّطت الوثيقة WP/411، التي قدّمتها غواتيمالا بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، الضوء على الحاجة الملحة لتنظيم تنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، وبينما أصدرت عدة دول من أمريكا اللاتينية قواعد ذات صلة، هناك دول أخرى تعمل على وضع مثل هذه القواعد، وذلك استناداً إلى المجلد الرابع من الملحق السادس عشر المعتمد. كما شددت على أهمية برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا، بما في ذلك الفوائد التي تعود على التحالفات بين الدول، مثل شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا.

١٣-١٧ وفي الوثيقة WP/228 التفتيح رقم ١، وصفت الهند مختلف التحديات التي تواجهها الدول، لا سيما الدول النامية، في سياق تلبية متطلبات خطة كورسيا. وأبرزت بوجه خاص ضرورة وجود معيار خط أساس يتسم بالعدالة والمساواة، واقترحت بديلاً لهذا المعيار. وشددت الورقة على الانعكاسات المحتملة للنهج القطاعي بنسبة ١٠٠% على مشغلي الطائرات ممن يسهمون بحصة متدنية في الزيادة العالمية في الانبعاثات. كما أعربت عن رأي مفاده أن أي قيود تتعلق بنوع وحدات

التعويض المؤهلة أو توقيتها قد يقلل من إتاحتها، ويرفع من سعر تلك الوحدات في السوق (تكلفة الامتثال للخطة). كما لاحظت الورقة الافتقار إلى الإرشادات القانونية اللازمة لإنفاذ القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالخطة فضلاً عن الحاجة إلى ضمان تزامن متطلبات الخطة مع قواعد الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ.

١٤-١٧ وفي الوثيقة WP/227، سلطت كندا الضوء على أهمية بناء القدرات والتدريب، وأكدت من جديد دعمها المستمر لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (CORSA-ACT). وشددت على الوقت الذي يستغرقه إعداد البنية الأساسية والإجراءات اللازمة لاعتماد هيئات التحقق. وأعربت الورقة عن أن الاستعراضات الدورية لخطة كورسيا ستساعد على ضمان استمرار ملاءمة خطة كورسيا وتحسينها مع الوقت، كما أبرزت أهمية اعتماد البرامج وأنواع المشاريع المحتملة التي جرى تأكيدها قبل بدء الالتزامات بالتعويض في عام ٢٠٢١.

١٥-١٧ وفي الوثيقة WP/265، ناقشت غيانا جهودها المتعلقة بالبيئة، وسلطت الضوء على التزامها بالمشاركة في المرحلة التجريبية لخطة كورسيا. كما أعربت الورقة عن دعم غيانا الكامل للجهود التي تبذلها الإيكاو في إطار شراكات أصدقاء برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا.

١٦-١٧ وفي الوثيقة WP/266، وصفت كينيا مساهماتها في الأنشطة المتعلقة بخطة كورسيا، بما في ذلك مشاركتها في مشروع تنفيذ محدود النطاق لاختبار أحكام نظام الرصد والإبلاغ والتحقق المتعلقة بالقواعد والتوصيات الدولية لخطة كورسيا، وقرارها بالمشاركة طوعاً في خطة كورسيا في مرحلتها التجريبية، وجهودها الرامية إلى ضمان تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية، ودعمها لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا بوصفها دولة مانحة.

١٧-١٧ وفي الوثيقة WP/267، أعربت المكسيك عن دعمها للنقطة الكبير المحرر بشأن التنفيذ في الوقت المناسب لخطة كورسيا، بما في ذلك برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا وشراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا فيما بين الدول، مبرزة الأهمية الحاسمة لاتباع نهج مُنسَّق في إطار خطة كورسيا من أجل تسهيل التعاون العالمي لتقديم المساعدة وبناء القدرات من أجل تنفيذ خطة كورسيا.

١٨-١٧ وفي الوثيقة WP/290، ألقى البرازيل الضوء على الحاجة إلى وضع معيار من أجل حساب خط الأساس للأطراف الجديدة، ومن أجل قرار من المجلس عن الوحدات المؤهلة والاعتراف بالظروف الخاصة لآليات الاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ. وكانت البرازيل من الرأي بأن آلية التنمية النظيفة (CDM) والآلية المنشأة بموجب المادة ٦، الفقرة ٤ من اتفاقية باريس تشكلان أساساً للتنفيذ الناجح لخطة كورسيا حيث يمكنهما توفير وحدات على نطاق واسع، مع ضمان السلامة البيئية.

١٩-١٧ وفي الوثيقة WP/291، سلطت البرازيل الضوء على شواغلها إزاء سبل تحقيق الأهداف المناخية للإيكاو على المدى الطويل، مما سيتطلب زيادة في نسب وقود الطيران المستدام (SAF)، وضمان مسار سلس يمكن التنبؤ به لإلغاء التدابير القائمة على آليات السوق في إطار خطة كورسيا تدريجياً بحلول عام ٢٠٣٥. ولمعالجة هذه الشواغل، فقد اقترحت البرازيل أن يجري المجلس دراسة ويقترح آلية من أجل الانتقال السلس من التعويضات في إطار خطة كورسيا إلى وقود الطيران المستدام.

٢٠-١٧ وفي الوثيقة WP/529 التفتيح رقم ١، قدم الاتحاد الروسي تحليلاً شاملاً للآثار السلبية المرتبطة بتنفيذ خطة كورسيا، وعرض نهجاً بديلاً للتصدي للتحديات البيئية القائمة على ما يسمى بآلية التنمية النظيفة من أجل الطيران المدني الدولي كأساس لتنفيذ التدابير العالمية القائمة على آليات السوق وإنشاء قوات طيران دولية لمكافحة حرائق الغابات وغيرها من الكوارث الطبيعية.

٢١-١٧ أما الوثيقة WP/193 المُقدّمة من المجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي لطيران الأعمال والمجلس التنسيقي الدولي لرابطات صناعات الطيران والفضاء بتنسيق من

فريق عمل النقل الجوي، فقد أعربت عن الدعم القوي من قطاع الطيران لخطة كورسيا. كما لاحظت الورقة أن تنفيذ خطة كورسيا يتفادى الحاجة إلى تطبيق تدابير تسعير كربون مكررة على انبعاثات الطيران الدولي على أساس إقليمي أو وطني أو دون وطني وتؤكد على حقيقة أن خطة كورسيا قد اعتمدت مع الاعتراف الواسع بأنها يجب أن تكون التدبير الوحيد القائم على آليات السوق الذي يُطبَّق على الرحلات الدولية على أساس أنه لا ينبغي حساب الانبعاثات لأكثر من مرة. كما ناقشت الورقة شواغل قطاع الطيران التي ترى أن تنفيذ خطة كورسيا وفعاليتها يمكن أن تقوضهما سياسات فرادى الدول ومجموعات الدول التي تطبق أو تنظر في أمر تطبيق أداة تسعير الكربون أو ضريبة التذاكر لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي، بالإضافة إلى خطة كورسيا.

١٧-٢٢ وفي الوثيقة WP/139، سلط اتحاد النقل الجوي الدولي الضوء على الأهمية البالغة لامتنثال جميع الدول الأعضاء في الإيكاو من جميع النواحي بالمُجدد الرابع من الملحق السادس عشر، وأن تضمن الدول تماشي لوائحها المحلية بشكل كامل مع القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا. كما أعرب عن دعمه لعمل المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

١٧-٢٣ وأقرت اللجنة عشر ورقات عمل قُدِّمت للعلم، ولكنها لم تُقدَّم إلى الجلسة، وفيما يلي موجز لها:

١٧-٢٤ في الوثيقة WP/159، سلطت المنظمة العربية للطيران المدني الضوء على دعمها لتنفيذ خطة كورسيا، وأعربت عن رأيها بأن خطة كورسيا هي المعيار العالمي الوحيد لاحتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطيران الدولي، مع ملاحظة أن "مزيجاً" من التدابير التنظيمية من شأنه أن يزيد من الأعباء الإدارية على كاهل السلطات المختصة والمشغلين الجويين.

١٧-٢٥ وفي الوثيقة WP/472، أبلغت أستراليا ونيوزيلندا، بمشاركة من إندونيسيا وساموا وفيجي، عن أنشطتهم لمساعدة دول المحيط الهادئ جماعياً من خلال شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا.

١٧-٢٦ وفي الوثيقة WP/338، قدم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) تقريراً موجزاً بشأن تنفيذ خطة كورسيا في الدول الأعضاء فيه.

١٧-٢٧ وفي الوثيقة WP/339، سلط جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي الضوء على أن برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا حظي بقبول جيد، حيث تلقت أربعة من دوله الأعضاء تدريباً عليه في الموقع.

١٧-٢٨ وفي الوثيقة WP/407، تقاسم اتحاد النقل الجوي الدولي المعلومات بشأن نظام IATA FRED+ لتسهيل الإبلاغ عن بيانات الانبعاثات بين شركات الطيران والدول، وبين الدول وهيئات التحقق.

١٧-٢٩ وفي الوثيقة WP/409، أبلغت جنوب أفريقيا عن أنشطتها الداعمة لتنفيذ خطة كورسيا، بما في ذلك مساهمتها في شراكات الأصدقاء في إطار خطة كورسيا.

١٧-٣٠ وفي الوثيقة WP/482، قدمت اليابان الطريقة التي نفذت بها نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا وفقاً للإطار الزمني الذي أوصى به المُجدد الرابع من الدليل الفني للبيئة.

١٧-٣١ وفي الوثيقة WP/527 التفتيح رقم ١، وصفت الأرجنتين الخطوات المتخذة لتنفيذ نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، والمناقشات الجارية داخل الحكومة للنظر في إمكان الانضمام طوعاً إلى خطة كورسيا.

١٧-٣٢ وفي الوثيقة WP/547، عرضت المملكة العربية السعودية وجهة نظرها بشأن المساهمة المحتملة لأنواع وقود الطيران ذات الانبعاثات الكربونية الأدنى (LCAF) في خفض انبعاثات غازات الدفيئة في إطار خطة كورسيا.

٣٣-١٧ وفي الوثيقة WP/548، طلبت إندونيسيا تبادل المعارف والتجارب بشأن تنفيذ مختلف التدابير الرامية إلى معالجة الانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي، مثل خطة كورسيا.

٣٤-١٧ رحبت اللجنة بالإعداد الناجح للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بكورسيا والإرشادات التي أعدتها الإيكاو في هذا الصدد، كما رحبت بالتقدم المحرز في إعداد مختلف عناصر تنفيذ خطة كورسيا. واعترفت بأنه، على الرغم من أن تنفيذ الخطة يسير قُدمًا على النحو المطلوب، هناك حاجة لمواصلة إعداد وتحديث القواعد والتوصيات الدولية والإرشادات المتعلقة بها وما تبقى من عناصر تنفيذها مثل أنواع الوقود المؤهلة ووحدات الانبعاثات الخاصة بالخطة.

٣٥-١٧ فيما يتعلق بوحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بالآراء والمنظورات التي قدمتها الدول بشأن الحاجة إلى قرار المجلس في الوقت المناسب، والحاجة إلى الاعتراف بالظروف الخاصة لآليات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، والمرونة وإتاحة إمكانية وصول أعداد كبيرة من المشغلين إلى الوحدات المؤهلة مع ضمان السلامة البيئية للخطة. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى الوثيقة WP/56، التي تضمنت تقريراً عن العمل الجاري للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) في تقييم برامج وحدات الانبعاثات وفقاً للمعايير المعتمدة، وأنه من المتوقع إحالة توصياتها الأولى إلى اللجنة لكي ينظر فيها المجلس في مارس ٢٠٢٠.

٣٦-١٧ وفيما يتعلق بمسألة التحقق بموجب خطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بآراء الدول وأقرت بأهمية عمل منظمة الطيران المدني الدولي والدول الأعضاء وهيئات الاعتماد الوطنية التابعة لها معاً لزيادة توافر هيئات التحقق المعتمدة، لكي يتمكن مشغلو الطائرات من الوصول إليها. وفي هذا الصدد، أقرت اللجنة بأن أمانة الإيكاو قدمت دورات تدريبية عن التحقق في إطار خطة كورسيا لتسهيل اعتماد هيئات التحقق، وأنها تعمل أيضاً مع المنتدى الدولي للاعتماد (IAF) لتسهيل أنشطة الاعتماد من قبل هيئات الاعتماد الوطنية.

٣٧-١٧ أحاطت اللجنة علماً بآراء الدول بشأن مشاركة المزيد من الدول في عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بطريقة متوازنة جغرافياً. وفي هذا الصدد، أشارت اللجنة إلى أن المجلس استعرض، في عام ٢٠١٨، ونقح توجيهات لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بما في ذلك التخلي عن الحد الأقصى لعدد أعضائها أو عدد المراقبين الذين يفترض ترشيحهم كخبراء من قبل الدول.

٣٨-١٧ ولاحظت اللجنة أنه فيما يتعلق بالطلب المحدد المتعلق بتحديد معايير انبعاثات خط الأساس للأطراف الجديدة بموجب خطة كورسيا، فقد طلب المجلس بالفعل من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إدراج مجال العمل المحدد هذا في برنامج عملها لفترة الثلاث سنوات القادمة.

٣٩-١٧ ولاحظت اللجنة أن العديد من الدول رحبت بالتنفيذ الناجح لبرنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا. كما أعربت عن تقديرها لمساهمات الدول الأعضاء في إنشاء شراكات مع أصدقاء خطة كورسيا لمساعدة الدول على تنفيذ الخطة. كما أكدت اللجنة على أهمية اتباع نهج منسق للتدريب الذي تقدمه الإيكاو، وأعربت عن دعمها لمواصلة البرنامج في المستقبل.

٤٠-١٧ ولاحظت اللجنة أن ٨١ دولة قد أعلنت مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا منذ بدايتها. وقد كان العدد ٦٥ دولة عندما تم الاتفاق على الخطة في الجمعية العمومية الأخيرة في أكتوبر ٢٠١٦. ووافقت اللجنة على أن هذا العدد المتزايد يشكل علامة إيجابية للغاية، وسلمت بأهمية وفوائد أنشطة بناء القدرات والمساعدة لتمكين المزيد من الدول من الانضمام. وتم تشجيع الدول الأعضاء المستعدة للإعلان عن مشاركتها الطوعية في خطة كورسيا على القيام بذلك في أقرب وقت ممكن.

٤١-١٧ فيما يتعلق بمسألة الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علماً بآراء الدول، بما في ذلك فيما يخص النهج والتحليلات المحتملة، والنظر في الانتقال من كورسيا إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة. وفي هذا

الصدد، شددت اللجنة على أن الفقرتين ٩ (ز) و ١٨ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ تتضمنان إرشادات وطلبات واضحة إلى المجلس لإجراء المراجعة الدورية للخطة كل ثلاث سنوات اعتباراً من عام ٢٠٢٢، كما تقضيان بتقديم توصيات لكي تنظر فيها الجمعية العمومية. كما أشارت إلى أن لجنة حماية البيئة قد أدرجت بالفعل، في برنامج عملها خلال فترة الثلاث سنوات القادمة، التي وافق عليها المجلس، مهمة تنطوي على تطوير منهجيات وإجراءات للمراجعة الدورية لخطة كورسيا.

٤٢-١٧ وعند النظر في القرار المنقح للجمعية العمومية ٣٩-٣ بشأن خطة كورسيا، أعربت أغلبية واضحة من الدول عن تأييدها لمشروع نص قرار الجمعية العمومية المقترح في مرفق ورقة العمل WP/59 دون أي تغيير آخر، في حين أحاطت اللجنة علماً بالشواغل التي أعربت عنها بضع الدول بما في ذلك تلك الواردة في ورقة العمل WP/306 و WP/228 التنقيح رقم ١ و WP/529 التنقيح رقم ١. وبعد أن أدلت بعض الدول الأعضاء ببيانات شفوية، قدمت ثلاث دول أعضاء مدخلات مكتوبة إلى الاجتماع ونشرت على موقع الإيكاو على الإنترنت .

٤٣-١٧ ووافقت اللجنة على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

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

لما كان قرار الجمعية العمومية ٣٨-١٨ قد نصَّ 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 نصَّ 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 الإيكاو الطموحة؛

وتسليماً بأن الإيكاو 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) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

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 بصدر 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 الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمن مواد أقرها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطة كورسيا؛

وترحبياً أيضاً بإنشاء مجلس الهيئة 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؛
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 ويكتمل مجموعة التدابير الشاملة، بما فيما 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 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؛

وإقراراً بأن العمل المتعلق بخطة كورسيا 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؛

وترحبياً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد 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-٤٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والوضوء ونوعية الهواء المحلي والقرار Y-٤٠: بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغيير المناخ، محل القرارات ١-٣٩ و ٢-٣٩ و ٣-٣٩ وتشكل هذه القرارات معاً البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- **وتسلّم** 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 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- **وتسلّم** 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، من دون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- **وتدكر** 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) للتصدّي 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 وتتعاكس 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 بتغيير 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 حدها الأدنى، على النحو التالي:

(أ) تنطبق 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 الفئرتين ١١ هـ و ط) أدناه؛

(ب) تنطبق المرحلة الأولى من عام ٢٠٢٤ حتى نهاية عام ٢٠٢٦ على الدول التي شاركت طواعية في المرحلة التجريبية، فضلا عن أي دول أخرى تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة، مع احتساب شروط التعويض في الفقرة ١١ 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) وتنطبق المرحلة الثانية من عام ٢٠٢٧ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥ على جميع الدول التي لديها حصة 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. 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 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 حدها 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 تندرج 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 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 بـمشغل 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 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 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 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- 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 في إطار الخطة، وتقديم البيانات المطلوبة إلى السلطة التي تعيّنّها دولة السجل لمشغّل الطائرات كل عام؛

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 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 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:

(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

^١ يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغّل 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 مشغّل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

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 تقدمها تقنيات الطائرات والتحسينات التشغيلية وأنواع الوقود المؤهل لكورسيا 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 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؛

٢٠- **تذكر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين 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- **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 للأجل 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 اعتمده في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تستخدم خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي وحدات الانبعاثات التي تفي 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 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.

— انتهى —