



## الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٨ : حماية البيئة – خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

وجهات نظر مقدّمي الورقة حول استعراض خطة كورسيا

(ورقة مقدّمة من مصر وسلطنة عُمان وقطر والمملكة العربية السعودية والسودان وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن وبدعم من المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO))

#### الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه وجهات نظر الدول المقدّمة لها حول عناصر التصميم الأساسية لخطة كورسيا، بما في ذلك التوصيات بشأن "خط الأساس لخطة كورسيا" وعامل النمو الفردي لمشغلي الطائرات لضمان سلامة الخطة.

يُعتبر "خط الأساس" و"عامل النمو الفردي" من عناصر التصميم الأساسية للخطة. ومن الضروري دراسة آثار ونتائج أي تغيير في "خط الأساس" أو "عامل النمو الفردي" أو أي عنصر تصميم آخر لخطة كورسيا في هذه المرحلة بالنسبة إلى مشغلي الطائرات والدول، وذلك من أجل تحقيق أهداف الخطة، مع المحافظة على المبادئ التوجيهية التي وافقت عليها الجمعية العمومية لتصميم التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي وتنفيذها. ومن الضروري أن تحدّث الجمعية العمومية قرار المجلس في عام ٢٠٢٠ وأن تقرّه (الفقرتان ٤ و ٥ من موجز القرارات C-DEC 220/13) تنفيذاً للبند ١٦ من القرار ٤٠-١٩ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية (العبء الاقتصادي غير الملائم). كما أن الجمعية العمومية مدعوة إلى "استبعاد" عامل النمو الفردي" بالكامل بسبب آثاره السلبية على سلامة الخطة بشكل عام وعلى مشغلي الطائرات الجدد وصغار ومتوسطي الحجم، ممّا من شأنه أن يساهم بشكل كبير في نجاح تنفيذ الخطة في الأعوام المُقبلة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بورقة العمل هذه؛

(ب) ضمان سلامة خطة كورسيا من خلال الاحتفاظ بمستوى انبعاثات عام ٢٠١٩ وحده كخط أساس لكافة مراحل خطة كورسيا (من ٢٠٢١ إلى ٢٠٣٥) من أجل تقادي أي عبء مالي على الدول ومشغلي الطائرات والحرص على ضمان نمو الطيران الدولي؛

(ج) استبعاد عامل النمو لمشغلي الطائرات بالكامل من الخطة والإبقاء على عامل نمو القطاع وحده؛

د) إعادة التأكيد على أن خطة كورسيا هي التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق بهدف التعويض عن الانبعاثات الصادرة عن الطيران الدولي؛ من أجل تفادي أي تدابير وطنية و/أو إقليمية قائمة على آليات السوق والحرص على ألا تُحتسب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران الدولي سوى مرة واحدة؛	
هـ) الطلب إلى المجلس وضع منهجية/آلية استعراض دوري ومنهجي لخطة كورسيا تماشياً مع أحكام قرار الجمعية العمومية ذات الصلة.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بحماية البيئة.
الآثار المالية:	ستتقد الأنشطة المذكورة في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في ميزانية البرنامج العادي للإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو بتوافر المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10140، "القرارات السارية المفعول" الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٩). القرار ٤٠-١٩ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكاو.

## ١- المقدمة ومساهمة الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) في أعمال الإيكاو لحماية البيئة

١-١ يُرحب مقدّم ورقة العمل هذه بالقيادة والالتزام اللذين أظهرهما قطاع الطيران بمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتغيّر المناخ. ومنذ أن اعتمدت الجمعية العمومية الاتفاق التاريخي لأول تدبير عالمي قائم على آليات السوق في عام ٢٠١٦، كانت مشاركة الدول الأعضاء في الإيكاو وشركات الطيران الدوليّة والجهات المعنيّة في خطة كورسيا ممتازة. وتطوّعت ٨٨ دولةً حتى عام ٢٠٢١ للمشاركة في خطة كورسيا منذ العام الأول لمرحلتها التجريبية (٢٠٢١) وارتفع هذا العدد إلى ١١٥ دولة في عام ٢٠٢٢.

٢-١ وتماشياً مع التزام الدول الأعضاء في الإيكاو، حدّدت الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) مساراً للتعاون المتين من أجل معالجة آثار الطيران الدولي على البيئة. وقد لعبت هذه الدول دوراً ناشطاً في التعاون على الصعيد الدولي من أجل التوصل إلى إجماع بشأن خطة كورسيا باعتبارها التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق.

٣-١ وتُشارك خمس دول أعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) (العراق وسلطنة عُمان وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة) بشكل طوعي في المرحلة التجريبية (٢٠٢١-٢٠٢٣) والمرحلة الأولى (٢٠٢٤-٢٠٢٦) لخطة كورسيا.

٤-١ كما قدّمت ١٧ دولة عضواً<sup>١</sup> في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) قائمة المشغّلين الجويين المنسويين إليها لتنفيذ خطة كورسيا في عام ٢٠٢١ بحسب وثيقة الإيكاو - "إجراءات نسب مشغّلي الطائرات المعنيين بخطة التعويض عن

<sup>١</sup> الجزائر وجزر القمر ومصر والعراق والأردن ولبنان وموريتانيا والمغرب وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والصومال والسودان وسوريا وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (CORSlA) إلى الدول (انظر المرفق ١). بالإضافة إلى ذلك، امتثل مشغلو الطائرات الأساسيون بشكل ناجح لشروط الرصد والابلاغ والتحقق.

٥-١ وساهمت ٤ دول أعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) (مصر وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة) في لجنة حماية البيئة في مجال الطيران - كأعضاء - مع المنظمة العربية للطيران المدني كمراقب من أجل إجراء تحليل يدعم عملية إصدار توصيات لجنة حماية البيئة. بالإضافة إلى ذلك، ساهمت قطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة أيضاً في تحقيق أهداف الإيكاو في إطار الهيئة الاستشارية الفنية حيث تحتل قطر منصب نائب الرئيس للدورة الحالية، بالإضافة إلى دورها كدولة مانحة ضمن برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (ACT-CORSlA).

## ٢- عناصر تصميم خطة كورسيا وأثر فيروس كورونا

١-٢ تبين الفقرة ١١ من منطوق القرار ٤٠-١٩ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية كيفية احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغلي الطائرات بشكل دقيق كل سنة اعتباراً من ٢٠٢١. ويُعتبر متوسط انبعاثات عامي ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ نسبةً إلى مجموع الانبعاثات المشمولة وانبعاثات مشغلي الطائرات المشمولة في خطة كورسيا (مثلاً خط الأساس للتبسيط) وعامل النمو لمشغلي الطائرات (عامل النمو الفردي للتبسيط) من أبرز العوامل لتحديد شروط التعويض لمشغلي الطائرات.

٢-٢ ومن أجل تنفيذ خطة كورسيا، اعتمد المجلس في يونيو ٢٠١٨ المجلد الرابع من الملحق السادس عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي (المجلد الرابع من الملحق السادس عشر للإيكاو) الذي دخل حيز التنفيذ بدءاً من ٢٠١٩/١/١. ووفقاً للفقرة ٢-٣-٢، على كل دولة احتساب المتوسط السنوي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في عامي ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ وتبليغ كل مشغلي الطائرات المنسوبين إليها بشأنه وتقديم تقرير إلى الإيكاو وفق الجدول الزمني على النحو الوارد في المرفق الأول بالمجلد الرابع من الملحق السادس عشر للإيكاو.

٣-٢ ولطالما كانت صناعة الطيران العالمية ولا تزال متأثرةً بجائحة فيروس كورونا، التي عرقلت بشكل ملحوظ عمليات قطاع الطيران، بما في ذلك إغلاق المطارات وتعليق الرحلات، بسبب إقفال الحدود والقيود التي فرضتها الحكومات على الصعيد العالمي. وأدت جائحة فيروس كورونا والتدابير المعتمدة لمكافحتها إلى زيادة العبء المالي على شركات الطيران والمطارات وولدت آثاراً سلبية تبعية في الصناعة برمتها، مما يؤكد أهمية إعادة تمركز الصناعة من أجل تعافٍ سريع من آثار الجائحة. ومن شأن قرارات الجمعية العمومية والتعديلات على القواعد القياسية والتوصيات الدولية أن تدعم انتعاش الصناعة. كما أن دولاً عدة واجهت عدداً من الصعوبات أثناء مرحلة تنفيذ خطة كورسيا للفترة ٢٠١٩-٢٠٢٠ وحالياً أثناء الإبلاغ ٢٠٢١. وتسلبت هذه الصعوبات الضوء على أهمية اعتماد تدابير إضافية لمساعدة الدول على تنفيذ خطة كورسيا بشكل فاعل.

٤-٢ وعلى ضوء آثار جائحة فيروس كورونا ومع مراعاة الفقرة ١٦ من القرار ٤٠-١٩ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية (٢٠١٩)، وافق مجلس الإيكاو في دورته ٢٢٠ المنعقدة في يونيو ٢٠٢٠ على استخدام مجموع الانبعاثات لعام ٢٠١٩ لاحتساب انبعاثات عام ٢٠٢٠ أثناء المرحلة التجريبية لخطة كورسيا ٢٠٢١-٢٠٢٣. وكان تكيف خطة كورسيا نتيجةً لظروف غير متوقعة، أثرت على استدامة الخطة. علاوة على ذلك، هدف هذا التكيف إلى حماية الدول والطيران الدولي من عبء اقتصادي غير ملائم.

٥-٢ كما يرغب مقدّمو الورقة بالتذكير بالمادتين ٩(ز) و١٧ من القرار ٤٠-١٩ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية الذي يطلب إلى المجلس أن يُجري استعراضاً دورياً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات وذلك، في جملة أمور، بهدف تحديث عناصر تصميم الخطة لتحسين التنفيذ وزيادة الفاعلية والحد من تشوهات السوق، مع مراعاة الآثار التبعية المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة.

### ٣- الخط الأساس وعامل النمو الفردي لخطة كورسيا

١-٣ تشدّد ورقة العمل هذه على الحاجة الملحة لتحديد أثر جائحة فيروس كورونا كمياً على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران ما بعد المرحلة التجريبية بشكل دقيق. ومن الواضح أصلاً أن أثر الجائحة أدى من دون أدنى شك إلى تدهور ملحوظ في نشاط الطيران وإلى تراجع في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن القطاع في عام ٢٠٢٠، مقارنةً مع توقّعات ما قبل الجائحة.

٢-٣ ومن شأن دمج عام ٢٠٢٠ في احتساب خط الأساس أن يولّد عبئاً غير ضروري على قطاع يُعاني أصلاً من آثار فيروس كورونا المتواصلة ومعدلات التضخّم المرتفعة واحتمالات الركود وأسعار النفط المرتفعة.

٣-٣ كما تجدر الإشارة إلى أن هدف خطة كورسيا غير مرتبط بأي قيمة مُحدّدة فيما يخص التعويض، وإنّما تهدف إلى تحقيق النمو المُحايد من حيث الكربون والإبقاء على صافي الانبعاثات دون خط الأساس (مهما كان). وبالتالي، يجب عدم اعتبار واجبات التعويض دون تلك المتوقّعة عند اعتماد الجمعية العمومية للقرار الخاص بخطة كورسيا انحرافاً عن طموح الخطة أو تراجعاً عنه.

٤-٣ كما أنه من المهمّ حماية مصالح الدول الأعضاء في الإيكاو وتقادي العبء المالي غير الضروري على عاتق مشغلي الطائرات. وبالتالي، توصي الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) بعدم استخدام انبعاثات عام ٢٠٢٠ كخط أساس لكورسيا ما بعد المرحلة التجريبية.

٥-٣ ومن منظار حسابي وإحصائي، تُطرح القيم الخارجة عن نطاقها (أي القيم غير الاعتيادية في مجموعة البيانات) إشكالية لدى إجراء تحاليل عديدة لأنها قد تودّي إلى إغفال نتائج مهمة أو تشويه نتائج فعلية أثناء الاختبارات، وهو ما سيحدث إذا ما أدرجت انبعاثات عام ٢٠٢٠ في خطة كورسيا. وبالتالي، يجب عدم أخذ مستوى الانبعاثات لعام ٢٠٢٠ بعين الاعتبار.

٦-٣ وعلى مناقشات خط الأساس لخطة كورسيا أن تأخذ بعين الاعتبار ضمان نمو القطاع وتقادي تشوّه السوق. وشدّدت الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) على أنه من المهمّ الالتزام بقرار المجلس استخدام انبعاثات عام ٢٠١٩ وحدها كخط أساس لكورسيا بدل متوسط عامي ٢٠١٩ و٢٠٢٠ ما بعد المرحلة التجريبية وتوسيع نطاق تطبيق هذا القرار. وعلى الجمعية العمومية الإعراب مجدداً عن دعمها القوي والإبقاء على الضمانات نفسها التي اعتمدها المجلس رداً على أي ظروف استثنائية، عند الاقتضاء، تؤثّر على استدامة الخطة أو تفرض عبئاً اقتصادياً غير ملائم، على غرار تلك الأعباء التي سببتها جائحة فيروس كورونا والتطوّرات الجيوسياسية الجارية عبر العالم.

٧-٣ وحسب مساهمة لجنة حماية البيئة في مجال الطيران في عملية الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ [\(ICAO Aviation Environmental Protection Committee \(CAEP\) input to the 2022 CORSIA periodic review\)](#)، فإن عامل النمو الفردي يشوّه المنافسة في ما بين المشغّلين الجويين - ممن يستخدمون نفس الطريق الجوية - الذين تختلف معدلات نمو مجموع عملياتهم وبالتالي، يميل إلى إتقال كاهل المشغّلين الأصغر/الأقل نضجاً بشكل غير متناسب.

٨-٣ ويميل النمو النسبي للعمليات الجوية إلى أن يكون متناسباً بشكل عكسي مع حجم المشغّل. بمعنى آخر، لا يُتوقّع أن ينمو مشغّل كبير/ناضج بشكل ملحوظ، إنما يُتوقّع أن ينمو مشغّل أصغر/أقل نضجاً بمعدلات مرتفعة.

٩-٣ وستتأثر ديناميكيات السوق - الطبيعية والصحية للمنافسة - بعامل النمو الفردي: فكما أظهرت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، غالباً ما سيُطلب من المشغّلين الصغار/المتوسطين في طور النمو الخاضعين لكورسيا التعويض (أي شراء حصص كربون إضافية) لدى بلوغ انبعاثاتهم نسبة مئوية مرتفعة، بينما يميل المشغّلون الكبار/الناضجون إلى التعويض لدى بلوغ الانبعاثات الصادرة عنهم نسباً مئوية منخفضة.

#### ٤- قاعدة عالمية واحدة قائمة على آليات السوق للقياس بالنسبة للطيران الدولي

١-٤ يجب التذكير بأن القرار ٤٠-١٩ الصادر عن الدورة الأربعين للجمعية العمومية يُعزّز دعم قطاع الطيران لخطة كورسيا بوصفها الخطة العالمية الوحيدة للتعويض عن الكربون، وأنه يعارض تعدد التدابير الوطنية أو الإقليمية القائمة على السوق، كما يسلم بعدم ازدواجية التدابير القائمة على آليات السوق وباحتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي مرة واحدة فقط.

٢-٤ وتحت ورقة العمل هذه الجمعية العمومية على التذكير بالمبادئ التوجيهية لتصميم التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي على النحو المُعتد في الملحق (ي) بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩ (٢٠١٣) وتنفيذها ومراعاتها والامتثال لها، وهي مبادئ أُعيد التأكيد عليها في قراري الجمعية العمومية ٣٩-٢ (٢٠١٦) و ٤٠-١٨ (٢٠١٩)، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

- أ) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تدعم التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي؛
- ب) ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق ألا تتسم بالازدواجية وينبغي أن تُحتسب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي مرة واحدة؛
- ج) ينبغي ألا تفرض التدابير القائمة على آليات السوق عبئاً اقتصادياً غير ملائم على الطيران الدولي.

٣-٤ ومراعاة لقرارات الجمعية العمومية المرعية، يؤكد مقدّمو ورقة العمل هذه مجدداً أنّ خطة كورسيا تبقى التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن الطيران الدولي، مقارنةً مع أي مجموعة حالية أو محتملة لتدابير وطنية وإقليمية قائمة على آليات السوق ويقرون بذلك ويشددون عليه، بما يضمن عدم احتساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران الدولي سوى مرة واحدة.

٤-٤ ويجب أن تكون خطة كورسيا وأن تبقى التدبير الوحيد القائم على آليات السوق لقطاع الطيران الدولي. ولا بدّ من خارطة طريق واضحة لدعم نجاح الخطة من خلال التنفيذ الفاعل لمقتضيات المجلد الرابع من الملحق السادس عشر.

٥-٤ ومنذ الدورة الأربعين للجمعية العمومية، أُحرز تقدّم ملحوظ في تنفيذ خطة كورسيا، بما في ذلك اعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية الخاصة بها، وعمليات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتقديم المساعدة. لكن هذا التقدّم تأثّر بالجائحة والوضع الجيوسياسي الراهن والسائد عبر العالم. وبالتالي، يجب أن تشكّل خطة كورسيا القائمة على المبادئ التوجيهية الموافق عليها في قرارات الجمعية العمومية منهجيةً واضحةً للاستعراض في الدورة المقبلة للجمعية العمومية. بالإضافة إلى ذلك، تجدر الإشارة إلى أن برنامج بناء القدرات لخطة كورسيا يشكل عنصراً أساسياً لنجاح تنفيذ خطة كورسيا مع مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

**APPENDIX**  
**CORSIA IMPLEMENTATION IN ARAB COUNTRIES**  
**INFORMATION BULLETIN**

**1. Participating in CORSIA**

1.1. ACAA member states that volunteer to participate in CORSIA’s pilot phase (2021-2023) and first phase (2024-2026) ( As of 1 Jan 2023 [ICAO document: CORSIA States for Chapter 3 State Pairs](#) ):

1. UAE
2. KSA
3. Qatar
4. Oman
5. Iraq

1.2. This represent approximately 22% of the total ACAA members (22 Arab countries).

**2. Airplane operators attribution submission**

2.1. ARAB states submitted list of airplane operators attributed to States for the purposes of CORSIA implantation in 2021 ([CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions](#)).

#	State	# of Operators
1	Algeria	2
2	Bahrain	-
3	Comoros	2
4	Egypt	6
5	Djibouti	-
6	Iraq	2
7	Jordan	4
8	Kuwait	-
9	Lebanon	2
10	Libya	-
11	Mauritania	1
12	Morocco	2
13	Oman	2
14	Palestine	-
15	Qatar	3
16	Saudi Arabia	5
17	Somalia	3
18	Sudan	3
19	Syria	2
20	Tunisia	7
21	United Arab Emirates	7
22	Yemen	1
<b>Total</b>		<b>54</b>

2.2. (17) ACAO Member States submitted the list of operators are in comply with CORSIA requirement. Representing 77% of the Total ACAO Member States.

### 3. ACAO Member States benefited from the ACT – CORSIA

3.1. **Scope:** Providing on-site training, and to closely follow-up on the preparation and implementation of the recipient States' CORSIA MRV system (in particular on the development and approval of Emissions Monitoring Plans, as well as on the establishment of national and/or regional regulatory frameworks).

CORSIA Buddy Partnerships – 3rd Phase (2020-2022)		
#	Requesting States	Supporting States
1	KSA	FRANCE
2	ALGERIA	
3	MOROCCO	
4	TUNISIA	
5	MAURITANIA	CANADA FRANCE
6	DJIBOUTI	
7	COMOROS	
8	SOMALIA	ITALY
9	SUDAN	NIGERIA
10	Bahrain	QATAR
11	IRAQ	
12	LIBYA	
13	KUWAIT	
14	OMAN	

### 4. ACAO Member States engagement overview

#	State	Signed Participating in CORSIA	Submitted operators list	ACT – CORSIA Requesting States	ACT – CORSIA Supporting States
1	Algeria	NA	Yes	Yes	NA
2	Bahrain	NA	-	-	NA
3	Comoros	NA	Yes	Yes	NA
4	Egypt	NA	Yes	Yes	NA
5	Djibouti	NA	-	Yes	NA
6	Iraq	NA	Yes	Yes	NA
7	Jordan	NA	Yes	Yes	NA
8	Kuwait	NA	-	-	NA
9	Lebanon	NA	Yes	-	NA
10	Libya	NA	-	Yes	NA
11	Mauritania	NA	Yes	Yes	NA
12	Morocco	NA	Yes	Yes	NA

#	State	Signed Participating in CORSIA	Submitted operators list	ACT – CORSIA Requesting States	ACT – CORSIA Supporting States
13	Oman	Yes	Yes	Yes	NA
14	Palestine	NA	NA	NA	-
15	Qatar	Yes	Yes	NA	Yes
16	Saudi Arabia	Yes	Yes	Yes	NA
17	Somalia	NA	Yes	Yes	NA
18	Sudan	NA	Yes	Yes	NA
19	Syria	NA	Yes	-	NA
20	Tunisia	NA	Yes	Yes	NA
21	United Arab Emirates	Yes	Yes	NA	NA
22	Yemen	NA	Yes	NA	NA

— انتہی —