



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

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

وجهات نظر حول استعراض خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

(ورقة مقدّمة من جانب تشيكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^١ ودوله الأعضاء، والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL))

الموجز التنفيذي

يُبين تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني (CORSA) حتى الآن التزاماً مشتركاً بتنفيذ اتفاق عام ٢٠١٦ من جانب الجمعية العمومية لتحقيق الاستقرار في انبعاثات الطيران اعتباراً من عام ٢٠٢٠ فصاعداً. ويتعين أن يغطي استعراض خطة كورسيا الحالية على وجه الخصوص التحسينات التي من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاق باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC). ويجب دعم طموحها البيئي في سياق الاستعراضات الدورية. ولضمان التنفيذ المرحلي لخطة كورسيا، ينبغي تحديد خط الأساس لما بعد عام ٢٠٢٣ عند مستوى تتشأ فيه شروط التعويض للانبعاثات اعتباراً من عام ٢٠٢٤. ويمكن تحقيق ذلك من خلال توفير خط أساس يضمن نفس مستوى الطموح الذي جرى الاتفاق عليه في الأصل للمراحل اعتباراً من عام ٢٠١٤ فصاعداً. ويجب منح خطة كورسيا الفرصة لإثبات أنها تعمل على النحو المنشود قبل النظر في إدخال أي تغييرات أساسية في الاستعراضات اللاحقة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى إقرار الإجراءات المشار إليها أدناه (في الفقرة ٦ أيضاً):

(أ) الإحاطة علماً بأن جميع عناصر تنفيذ خطة كورسيا قد جرى اعتمادها وأنها سارية المفعول؛
(ب) والنظر في تحسينات تصميم الخطة إذا أدت إلى زيادة فعالية الخطة أثناء الدورة التالية (٢٠٢٤-٢٠٢٦) والتي من شأنها المضي في دعم الغرض من اتفاق باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، سيما أهداف درجة الحرارة الخاصة بها. ويمكن ترك توقيت المرحلة الإلزامية أو المبادئ الأساسية الأخرى لخطة كورسيا للاستعراضات اللاحقة؛

(ج) وإعادة التأكيد على خط الأساس اعتباراً من عام ٢٠٢٤ الذي يضمن نفس مستوى طموح خطة كورسيا كما جرى الاتفاق عليه أصلاً في قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩ وفي القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا (SARPs)؛

(د) وتكليف المجلس باتخاذ التدابير اللازمة لضمان عدم ازدواجية حساب خفض الانبعاثات بين خطة كورسيا والمساهمات المحددة على الصعيد الوطني بموجب اتفاق باريس.

^١ النمسا، وبلجيكا، وبلغاريا، وكرواتيا، وقبرص، وتشيكيا، والدنمارك، وإستونيا، وفنلندا، وفرنسا، وألمانيا، واليونان، وهنغاريا، وإيرلندا، وإيطاليا، ولاتفيا، وليتوانيا، ولوكسمبورج، ومالطة، وهولندا، وبولندا، والبرتغال، ورومانيا، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وإسبانيا، والسويد.

^٢ ألبانيا، وأرمينيا، وأذربيجان، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وإيسلندا، وجمهورية مولدوفا، وموناكو، والجبل الأسود، ومقدونيا الشمالية، والنرويج، وسان مارينو، وصربيا، وسويسرا، وتركيا، وأوكرانيا، والمملكة المتحدة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتصل بحماية البيئة.
الأثار المالية:	سيجري الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الوثيقة رهناً بالموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) الملحق السادس عشر - حماية البيئة قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩ - بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني (CORSIA)

١- المقدمة

١-١ أتمتد القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بخطة كورسيا وجميع عناصر التنفيذ. وهذا يدل على التزام مشترك بتنفيذ اتفاق عام ٢٠١٦ من قبل الجمعية العمومية للإيكو من أجل تحقيق الاستقرار في صافي انبعاثات الطيران الدولي اعتباراً من عام ٢٠٢٠ فصاعداً (هدف الكربون المحايد لعام ٢٠٢٠ - CNG2020). وهذه خطوة أولية حاسمة اتخذها قطاع الطيران نحو تحقيق أهداف اتفاق باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ، سيما للحد من زيادة درجة الحرارة العالمية إلى أقل بكثير من درجتين مئويتين، مع متابعة الجهود الرامية إلى الحد من الزيادة كي لا تتجاوز ١,٥ درجة مئوية.

٢-١ تُبَيّن الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، على شاكلة العديد من الدول الأخرى في جميع أنحاء العالم، التزامها بالخطة وتنفيذ قوي وملزم قانوناً في ولاياتها القضائية. وتطوّعت جميع الدول الأعضاء في لجنة "إيكاك" البالغ عددها ٤٤ دولة للمشاركة، منذ البداية، في المرحلة التجريبية الطوعية لخطة كورسيا التي بدأت في عام ٢٠٢١، وهي تشارك مشاركة كاملة وتدعم بعضها البعض في تنفيذ خطة كورسيا. ولقد أعادت تأكيد التزامها تجاه خطة كورسيا في الدورة الأربعين للجمعية العمومية للإيكو في عام ٢٠١٩، ومن خلال تقديم تقارير الانبعاثات فيما بعد.

٣-١ تدعم الدول التي تقدم هذه الورقة تنفيذ خطة كورسيا، بلوائح وإدارة قوية، مدعومة بأوسع مشاركة ممكنة. ومن الأهمية بمكان أن تلتزم جميع الدول والمشغلين الجويين بتنفيذ خطة كورسيا تنفيذاً فعالاً لتحقيق هدف الكربون المحايد لعام ٢٠٢٠ (CNG2020). ويُعد مستوى المشاركة المرتفع أمراً أساسياً لضمان إحداث تأثير إيجابي على المناخ، ونحن نشجّع الدول على التطوُّع في أقرب وقت ممكن.

٤-١ تتّسم وحدات الانبعاث المؤهلة لخطة كورسيا وإطار الاستدامة لوقود الطيران المستدام بأهمية قصوى لفعالية خطة كورسيا ومصداقيتها. وتحقيقاً لنفس الغاية، يجب على خطة كورسيا أن تأخذ في الاعتبار التطورات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ واتفاق باريس، بما في ذلك اتفاق إطار الشفافية المعزز في الاجتماع السادس والعشرين لمؤتمر الأطراف (COP26)، من أجل منع الحساب المزدوج لخفض الانبعاثات.

٥-١ ويتعيّن على الجمعية العمومية أن تكلف المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لضمان أن الحساب المزدوج لخفض الانبعاثات - وفقاً لإطار الشفافية المعزز والمادة ٦ من كتاب اللوائح المتفق عليه في الاجتماع السادس والعشرين لمؤتمر الأطراف - لا يحدث^٣ بموجب المساهمات المحددة على الصعيد الوطني بموجب اتفاق باريس وللتخفيف الكامن وراء جميع وحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، ولا للخفض الذي جرى الحصول عليه من خلال استخدام الوقود المؤهل لخطة كورسيا.

^٣ من خلال تطبيق الدولة المضيفة للتعديلات المقابلة في المحاسبة عن مساهمتها المحددة وطنياً بموجب اتفاق باريس.

٦-١ وشجعت الدورة الأربعون للجمعية العمومية للإيكاو تشجيعاً قوياً جميع الدول على المشاركة الطوعية في المرحلة التجريبية والمرحلة الأولى من خطة كورسيا. وحتى يوليو ٢٠٢٢، أبلغت ١١٥ دولة عن قرارها بالمشاركة الطوعية اعتباراً من ٢٠٢٣/١/١. وحقيقة أن أكثر من ٩٧% من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الطيران المدني الدولي قد جرى الإبلاغ عنها من خلال السجل المركزي لخطة كورسيا للعامين ٢٠١٩ و ٢٠٢٠ هو شهادة على تصميم كل من الدول ومشغلي الطائرات على ضمان التنفيذ الناجح لخطة كورسيا.

٢- الاستعراض الدوري لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني (CORSA)

١-٢ ينص قرار خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران المدني (CORSA) على أنه "اعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري المجلس استعراضاً لتنفيذ قانون خطة كورسيا كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي يعد بمثابة أساساً مهماً للمجلس للنظر فيما إذا كان من الضروري إجراء تعديلات على المرحلة التالية أو دورة الامتثال، وعند الاقتضاء، التوصية بهذه التعديلات إلى الجمعية العمومية لاتخاذ قرارها". كما يحدد ما ينبغي أن يشمل هذا الاستعراض (قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩، الفقرة ١٧). وعلى وجه الخصوص، فهو يشير إلى "التحسينات التي من شأنها أن تدعم الغرض من اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ واتفاق باريس".

٢-٢ وحدد تقرير التقييم السادس للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغيير المناخ (IPCC) التابعة للأمم المتحدة أن "الاتفاقات القطاعية (بشأن الطيران والشحن) تقصر كثيراً عن المطلوب لتحقيق هدف درجة الحرارة لاتفاق باريس"^٤. لذلك، ثمة حاجة إلى تعزيز طموح الخطة البيئي في سياق إجراء الاستعراضات الدورية لخطة كورسيا.

٣-٢ ويرحب معدو هذه الورقة بالمدخلات في الاستعراضات الدورية لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ التي قدمتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، ألا وهي: التقييم الإضافي لآثار جائحة فيروس كورونا على خطة كورسيا وخط الأساس الخاص بها؛ وتقييم تكاليف تنفيذ خطة كورسيا بالنسبة للدول ومشغلي الطائرات؛ وتحليل التأثير على أنواع مختلفة من المشغلين الجويين. ويحيط معدو هذه الورقة علماً بشواغل بعض الدول بشأن عامل نمو المشغل الفردي، ذي الصلة بتحديد التزامات التعويض الخاصة بالمشغل الفردي اعتباراً من عام ٢٠٣٠ فصاعداً.

٤-٢ وبالنظر إلى ضرورة منح خطة كورسيا الفرصة لإثبات أنها تعمل على النحو المنشود قبل النظر في الشروع في أي تغييرات أساسية، يتعين أن يغطي هذا الاستعراض الدوري الأول عناصر خطة كورسيا العاملة تلك والتي اكتسبت الدول خبرة عملية بشأنها حتى الآن: الإسناد إلى شركات الطيران واعتبارات النطاق والرصد والإبلاغ والتحقق (MRV). ولقد نفذت الدول تلك العناصر، ويرى معدو الورقة أن استعراض خطة كورسيا الأول يجب أن يركز على كيفية تحسين هذه الجوانب حسب الحاجة.

٥-٢ وبالنسبة للاستعراض الأول، ينبغي التركيز على حقيقة أن بند الاستعراض الدوري هو أيضاً طريقة لضمان أن تظل خطة كورسيا مناسبة للغرض المعني طوال عملياتها وبما يتماشى مع سياسة المناخ في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك أفضل علوم المناخ المتاحة. كما أنه يمثل الآلية التي يمكن من خلالها مواكبة مستوى طموح خطة كورسيا لتطورات السياسة المناخية في العالم أجمع.

٦-٢ ويقوم المجلس بإجراء الاستعراضات الدورية لخطة كورسيا كل ثلاث سنوات، مع المساهمات الفنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران. وثمة حاجة إلى تقييم منتظم ومنهجي لخطة كورسيا في المستقبل، مثل التحديثات على مساهمة

التعويض لخطة كورسيا في أهداف درجة الحرارة لاتفاق باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ. ويمكن تغطية المزيد من الاعتبارات الأساسية في الاستعراضات اللاحقة.

٣- تطبيق الضمانات في خطة تعويض الكربون وخفضه في مجال الطيران (خطة كورسيا) استجابة لجائحة فيروس كورونا

١-٣ يشير قرار خطة كورسيا (قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩، الفقرة ١٦) إلى قرار الجمعية العمومية في الدورة التاسعة والثلاثين بشأن اقتضاء توفير ضمانات في خطة كورسيا لضمان التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي وضد تكبّد الطيران الدولي أعباءً إقتصادية غير مناسبة.

٢-٣ وتسيّبت جائحة فيروس كورونا وما يرتبط بها من قيود السفر في انخفاض غير متوقع في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن قطاع الطيران. وهذا الانخفاض، بالاقتران مع قرار مجلس الإيكاو رقم ٢٢٠ لتطبيق ضمانات خطة كورسيا وتعديل خط الأساس لخطة كورسيا لتتكوّن من انبعاثات عام ٢٠١٩ وحدها خلال المرحلة التجريبية (٢٠٢١ - ٢٠٢٣) يؤدي بالتأكيد إلى عدم وجود تعويض في المرحلة التجريبية.

٤- خط الأساس لخطة كورسيا إعتباراً من عام ٢٠٢٤

١-٤ في سياق إجراء استعراضات دورية لخطة كورسيا، يتعيّن تعزيز طموح الخطة البيئي إلى أقصى حد ممكن. وسيكون هذا متسقاً مع الالتزامات الملزمة قانوناً التي تعهدت بها الدول المتعاقدة بالإيكاو بموجب اتفاق باريس.

٢-٤ ويرغب معدّو الورقة التذكير بالقرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين بشأن استخدام التنفيذ التدريجي لخطة كورسيا بغية مراعاة الظروف الخاصة للدول، سيما الدول النامية.

٣-٤ وبينما يظل انعدام اليقين قائماً بشأن سرعة الانتعاش الكامل للطيران الدولي لكي يعود إلى مستويات الحركة الجوية والانبعاثات التي كانت قائمة قبل الجائحة، فمن الضروري أن يجري تحديد خط أساس لخطة كورسيا لما بعد عام ٢٠٢٣ عند مستوى تتشأ فيه متطلبات التعويض للانبعاثات في عام ٢٠٢٤. ومن ثم، ينبغي أن تؤكد الجمعية العمومية في دورتها الحادية والأربعين على خط الأساس إعتباراً من عام ٢٠٢٤ بنفس مستوى طموح خطة كورسيا كما جرى الاتفاق عليه أصلاً في قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩ وفي القواعد والتوصيات الدولية بشأن خطة كورسيا.

٥- برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا

١-٥ شاركت الدول الأعضاء باللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC) في برنامج شراكة الأصدقاء للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا التابع للإيكاو (ACT-CORSIA) والمشاريع الممولة من جانب الاتحاد الأوروبي (EU) التي قدمت المساعدة في شكل تدريب الخبراء والمتابعة الضرورية لدعم الدول المتلقية، بما في ذلك في أفريقيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وجنوب آسيا والدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN). ويغطي هذا القدرة على تنفيذ خطة كورسيا والترويج لبقية سلة التدابير، بما في ذلك إعداد أو تحديث خطط عمل الدول.

٢-٥ ويثني معدّو هذه الورقة على الأمانة العامة لنجاح وفعالية برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، وأوصوا باستمراره مع التركيز على تخفيف انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (مثلاً من خلال استخدام وقود الطيران المستدام (SAF)) والتعويض. وثمة أيضاً حاجة إلى مواصلة دعم الدول لمبادرة برنامج المساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA).

الإجراءات - ٦

١-٦

الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بأن جميع عناصر تنفيذ خطة كورسيا قد جرى إعتماؤها وأنها سارية المفعول؛
- (ب) والنظر في تحسينات تصميم الخطة إذا أدت إلى زيادة فعالية الخطة للدورة التالية (٢٠٢٤ - ٢٠٢٦) والتي من شأنها المضي في دعم الغرض من اتفاق باريس بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، سيما أهداف درجة الحرارة الخاصة بها. ويمكن ترك توقيت المرحلة الإلزامية أو المبادئ الأساسية الأخرى لخطة كورسيا للاستعراضات اللاحقة؛
- (ج) وإعادة التأكيد على خط الأساس إعتباراً من عام ٢٠٢٤ الذي يضمن نفس مستوى طموح خطة كورسيا كما جرى الاتفاق عليه أصلاً في قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩ وفي القواعد والتوصيات الدولية بشأن خطة كورسيا؛
- (د) وتكليف المجلس باتخاذ التدابير الضرورية لضمان عدم ازدواج حساب خفض الانبعاثات بين خطة كورسيا والمساهمات المحددة على الصعيد الوطني بموجب اتفاق باريس.

- انتهى -