

A41-WP/603  
EX/280  
30/09/22  
Revision No. 1  
01/10/22



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

مشروع نص التقرير  
عن  
البند ١٨ من جدول الأعمال

ترد فيما يلي المواد المرفقة المتعلقة بالبند ١٨ من جدول الأعمال  
لكي تنظر فيها اللجنة.

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

١-١٨ نظرت اللجنة التنفيذية، في جلستها الثالثة والرابعة، في موضوع حماية البيئة استنادا إلى التقارير المقدّمة إليها من المجلس حول التقدّم الذي أحرزته أنشطة المنظمة بشأن تنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، وذلك على النحو الوارد في الوثيقة WP/370، ونظرت في مقترحات المجلس بشأن تحديث قرار الجمعية العمومية ١٩-٤٠ - "البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)" (WP/371). وبالإضافة إلى ذلك، قدّمت الدول والمراقبون ١٦ ورقة عمل: ١٦٩ و ١٧٤ و ١٨١ و ٢١١ و ٤٢٧ و ٤٣٢ و ٤٣٣ و ٤٣٧ و ٤٦٥ و ٤٦٨ و ٤٦٩ و ٤٨٥ و ٤٨٧ و ٤٩٥ التنقيح رقم ١ و ٥٦٨ و ٥٨١.

٢-١٨ وأعطى الرئيس الكلمة لممثل اتحاد النقل الجوي الدولي، الذي أبلغ اللجنة عن سحب ورقة العمل WP/467 بينما أعرب عن دعمه للمنظمة لتنفيذ خطة كورسيا. وقال إن سحب ورقة العمل ينبع من الرغبة في ضمان المحافظة على الوحدة في اتفاق يتم في إطار الإيكاو بوصفه التدبير الاقتصادي الوحيد الكفيل بالتحكم في بصمة الكربون.

٣-١٨ وفي الوثيقة WP/370، أفاد المجلس عما أحرزته أنشطة الإيكاو من تقدّم بشأن "خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي" (خطة كورسيا) منذ انعقاد الدورة الأربعين للجمعية العمومية، بما في المستجدات بشأن القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا وعناصر التنفيذ الأخرى ذات الصلة بخطة كورسيا، وأنشطة دعم التنفيذ المقدّمة في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، فضلا عن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢.

٤-١٨ وفي الوثيقة WP/371، قدّم المجلس اقتراحا بتنقيح القرار ١٩-٤٠، في ضوء التطورات التي استجّدت منذ انعقاد الجمعية العمومية السابقة، بما في ذلك توصياته المنبثقة عن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ بمساهمة فنية من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (لجنة حماية البيئة (CAEP))، بما في ذلك التغييرات التي أدخلت على خط الأساس المرجعي الخاص بخطة كورسيا واستخدام عوامل النمو و القطاعية والفردية لحساب متطلبات التعويض الخاصة بمشغل الطائرات بمقتضى خطة كورسيا.

٥-١٨ وفي الوثيقة WP/468، شرحت الصين اقتراحها بشأن تنفيذ خطة كورسيا من خلال خطط محددة وطنيا، ووضع منهجيات للاستعراض الدوري للخطة. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أنه لتفادي أي تشوهات في السوق بسبب خطة كورسيا، ولتحسين فعالية تنفيذ الخطة، ينبغي وضع إطار للخطط المحددة وطنيا بغرض تنفيذ خطة كورسيا لتمكين كل دولة من تحديد قواعد وأطر التنفيذ الخاصة بها، والتي من شأنها أن تخضع لاستعراض فني تجريبه الإيكاو. وفيما يتعلق بالاستعراض الدوري لخطة كورسيا، اقترح في الورقة تشكيل فريق عمل يكون معنيا باستعراض خطة كورسيا، من شأنه أن يكلف باقتراح نظام لمؤشرات التقييم يستند إلى المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ التدابير القائمة على آليات السوق (المرفق بالقرار ١٨-٤٠).

٦-١٨ وفي الوثيقة WP/469، أوضحت الصين مواقفها وتوصياتها بشأن الأهداف والتدابير المتعلقة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي. وفيما يتعلق بخطة كورسيا، أعرب في الورقة عن رأي مفاده أن برامج ومعايير تنفيذ خطة كورسيا الحالية القائمة على هدف الإيكاو المتمثل في النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ فصاعدا (CNG2020) لا تتسق

مع القوانين الدولية والمبادئ الأساسية لإدارة المناخ العالمي، وأنه بدون وفاء البلدان المتقدمة، من خلال الإيكاف، بالتزاماتها الدولية بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، فسوف تحرم البلدان النامية من التمتع بفرص عادلة للتنمية.

٧-١٨ في الوثيقة WP/487، تناولت الجمهورية الدومينيكية بالتفصيل التقدم المحرز فيما يتعلق بتغيير المناخ ومبادراتها الرامية إلى الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاف بشأن خطة كورسيا. وأعرب في الورقة عن تأييدها لمواصلة بناء قدرات الدول من أجل وضع مشاريع بيئية تفي بمعايير وحدة الانبعاثات في إطار خطة كورسيا. كما اقترحت الورقة أن تقوم الجمعية العمومية بتشجيع اتخاذ إجراءات ملموسة لإتاحة التمويل ونقل التكنولوجيا من أجل الدول النامية، لا سيما تلك المشاريع المنقذة في إطار خطة كورسيا.

٨-١٨ وفي الوثيقة WP/433، أوضحت الهند آراءها بشأن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، وشرحت تفاصيل ما يمكن للمجلس أن يأخذه في الاعتبار في عمليات الاستعراض المقبلة لخطة كورسيا، واقترحت الورقة تحديدا تحسين عمليات استعراض خطة كورسيا باستخدام المبادئ التوجيهية للتدابير القائمة على آليات السوق المدرجة في المرفق بقرار الجمعية العمومية ٤٠-١٨، كما قدمت الورقة توصيات أخرى إلى المجلس، تتضمن التوصية بمعالجة التأثير السلبي في نمو قطاع الطيران المدني الدولي نتيجة لعوامل مثل جائحة فيروس كورونا، وذلك من خلال تقييم خط الأساس المرجعي لخطة كورسيا، وعوامل النمو القطاعية والفردية، فضلا عن إدراج مسألة الضمانات في تصميم خطة كورسيا وتقييمها.

٩-١٨ وفي الوثيقة WP/568، أبرزت نيوزيلندا أنه ينبغي الإبقاء على طموح خطة كورسيا أو تعزيزه، وينبغي أن يكفل خط الأساس المرجعي حدوث التعويض في السنوات المقبلة. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أنه يمكن لخطة كورسيا أن تضطلع بدور في تحقيق الهدف الطموح طويل الأجل.

١٠-١٨ وفي الوثيقة WP/169، ناقش الاتحاد الروسي، في معرض إعرابه أيضا عن آرائه بشأن هدف طموح طويل الأجل (انظر البند ١٧ من جدول الأعمال)، الصلة المحتملة بين تحديد هدف طموح طويل الأجل وبين خطة كورسيا. وفي هذا السياق، ادعت الورقة أن تنفيذ خطة كورسيا لا يتماشى مع تنفيذ هدف طموح طويل الأجل في المستقبل، ويرجع ذلك أساسا إلى اعتماد خطة كورسيا على وحدات الانبعاثات التي تتشأ من خارج قطاع الطيران. كما أعرب في الورقة عن رأي يتمثل في ضرورة التطور في الانتقال من تنفيذ خطة كورسيا إلى تنفيذ أنشطة في إطار الهدف الطموح طويل الأجل.

١١-١٨ وفي الوثيقة WP/432، أعربت الولايات المتحدة عن تأييدها لمواصلة تنفيذ خطة كورسيا بوصفها عنصرا حاسما ضمن سلة الإيكاف للتدابير الرامية إلى معالجة الآثار المناخية للطيران الدولي. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أنه ينبغي للإيكاف أن تؤكد طموح خطة كورسيا المناخي والتزامها ومصداقيتها بينما قطاع الطيران أخذ في التعافي من جائحة فيروس كورونا. وفي هذا السياق، شددت الورقة على أنه ينبغي للإيكاف أن تحدد خط أساس مرجعي واضح ومؤكد لجميع المراحل المتبقية من خطة كورسيا، دون تراجع عن هدف الإيكاف المتمثل في النمو المحايد للكربون اعتبارا من عام ٢٠٢٠ فصاعدا. كما أوجزت الورقة وجهات نظرها بشأن الصلة المحتملة بين نظام الرصد والإبلاغ والتحقق بشأن تنفيذ خطة كورسيا (CORISIA MRV) والحاجة إلى تتبع ورصد استخدام وقود الطيران المستدام مع تزايد نشر استخدامه على الصعيد العالمي.

١٢-١٨ وفي الوثيقة WP/465، سلطت الدول الأربع والخمسون الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)<sup>١</sup>، الضوء على تنفيذ الدول الأفريقية الأعضاء لخطة كورسيا. وأعرب في الورقة عن رأي مفاده أن خطة كورسيا لا تزال هي التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق فيما يتعلق بالانبعاثات الناجمة عن أنشطة الطيران الدولي. كما تناولت الورقة بالتفصيل التحديات التي تواجه قطاع الطيران في أفريقيا نتيجة لجائحة فيروس كورونا، وأعربت عن آرائها بشأن التغييرات المحتملة في عناصر تصميم خطة كورسيا. واقترحت تحديدا إزالة عامل النمو الفردي؛ واستخدام متوسط انبعاثات عام ٢٠١٩ كخط الأساس المرجعي لخطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية بدلا من متوسط عامي ٢٠١٩ و ٢٠٢٠؛ والإبقاء على الإعفاء من شرط التعويض لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وفيما يتعلق بالاستعراض الدوري لخطة كورسيا، اقترحت الورقة أن يحدد المجلس لذلك نطاقا ومنهجية واضحين. وأعرب في الورقة عن دعمها لأنشطة برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) وشددت على ضرورة استمرار تقديم الدعم للدول الأفريقية في مجال بناء القدرات.

١٣-١٨ وفي الوثيقة WP/485، أوجزت الأرجنتين، بدعم من ثلاث دول أعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC): إكوادور والجمهورية الدومينيكية وكوستاريكا، الإجراءات المتخذة لتنفيذ خطة كورسيا. وشددت الدول على التحديات المرتبطة بعدم وجود كيانات تحقق معتمدة في الإقليم، وعلى التحديات الإضافية المتعلقة بإلغاء عمليات التحقق في الموقع نتيجة لقيود السفر المفروضة بسبب جائحة فيروس كورونا. واقترحت الدول أن تقوم الإيكاو بتشجيع اعتماد المزيد من كيانات التحقق لضمان وفاء البلدان والمشغلين في الوقت المناسب بمتطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق بشأن تنفيذ خطة كورسيا. كما أيدت الدول أيضا أنشطة برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، وشددت على أهمية مواصلة أنشطة بناء القدرات، لا سيما في الدول النامية.

١٤-١٨ وفي الوثيقة WP/495، التفتيح رقم ١، شجعت كندا واليابان وكينيا والمكسيك وجمهورية كوريا ورواندا وسويسرا وتركيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء، وبدعم من ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية وسان مارينو وصربيا وأوكرانيا الجمعية العمومية على السعي إلى زيادة الطموح البيئي لخطة كورسيا إلى أقصى قدر ممكن ضمانا لاستمرار مصداقية الخطة والسمة الطيبة للإيكاو وخطتها المناخية الرائدة عالميا، مع الموازنة بعناية بين طموح الخطة وتطبيقها عمليا تفاديا لإثقال كاهل قطاع الطيران الذي لا يزال في طور التعافي من جائحة فيروس كورونا، وتفاديا لإجراء تغييرات أوسع نطاقا على تصميمها. كما شجعت الدول التي لم تنضم بعد إلى الخطة إلى الانضمام إليها طوعا.

١٥-١٨ وفي الوثيقة WP/181، أعربت الدول المؤلفة لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)<sup>٢</sup> عن تأييدها لأنشطة التنفيذ الجارية لخطة كورسيا، مبرزة المشاركة الطوعية لدول إضافية على الرغم من مساهمتها المحدودة في الانبعاثات العالمية والآثار الضارة لجائحة فيروس كورونا. وشددت الورقة على ضرورة استمرار توفير الدعم الفني والمزيد من التوجيه لتسهيل تنفيذ خطة كورسيا.

<sup>١</sup> الجزائر، أنغولا، بنين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بورندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، ساحل العاج، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، سوازيلاند، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون و الصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

<sup>٢</sup> بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا

١٦-١٨ وفي الوثيقة WP/437، أعربت الجمهورية التشيكية، باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>٣</sup>، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)<sup>٤</sup>، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، عن تأييدها لأنشطة التنفيذ الجارية لخطة كورسيا، مبرزة المشاركة الطوعية لجميع الدول الأربع وأربعين الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني في المرحلة التجريبية كدليل على التزامها بالتنفيذ الناجح للمخطط، مع الإشارة أيضا إلى أهمية استمرار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA). وأوجزت الدول آراءها بشأن الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، مشددة على أن الاستعراض يمثل طريقة لضمان أن تظل خطة كورسيا ملائمة للغرض منها طوال فترة تنفيذها تمشيا مع السياسة المناخية في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك مستوى طموح خطة كورسيا، في حين يمكن تغطية اعتبارات أكثر جوهرية في عمليات الاستعراض اللاحقة. كما أعربت الدول عن رأي مفاده أنه ينبغي للجمعية العمومية أن تعيد تأكيد خط الأساس المرجعي لخطة كورسيا اعتبارا من عام ٢٠٢٤ بنفس مستوى طموح خطة كورسيا الذي جرى الاتفاق عليه أصلا في قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٩. واقترحت الدول كذلك أن يتخذ المجلس التدابير اللازمة لضمان عدم ازدواج العد لخفض الانبعاثات بين خطة كورسيا والمساهمات المحددة وطنيا بموجب اتفاق باريس.

١٧-١٨ وفي الوثيقة WP/427، أعربت الإمارات العربية المتحدة وتونس والسودان وعمان وقطر ومصر والمملكة العربية السعودية واليمن، بدعم من المنظمة العربية للطيران المدني، عن تأييدها لأنشطة التنفيذ الجارية لخطة كورسيا، مشيرة إلى أهمية استمرار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA)، وشرحت آراءها بشأن التغييرات التي أدخلت على بعض عناصر تصميم خطة كورسيا. وقد أيدت الدول تحديدا اعتماد مستوى الانبعاثات لعام ٢٠١٩ كخط أساس مرجعي لجميع مراحل تنفيذ خطة كورسيا (٢٠٢١ إلى ٢٠٣٥)، الأمر الذي يسلب الضوء على ضرورة تلافي فرض أي عبء مالي على الدول ومشغلي الطائرات. كما اقترحت الدول إزالة عامل النمو الفردي لمشغل الطائرات، مع الإبقاء على عامل النمو القطاعي فقط، طوال فترة تنفيذ خطة كورسيا. وأكدت الدول من جديد رأيها بأن خطة كورسيا تمثل التدبير العالمي الوحيد القائم على آليات السوق لضمان حساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن أنشطة الطيران الدولي مرة واحدة فقط. وأبرزت الدول أيضا ضرورة وضع منهجية/آلية نظامية للاستعراض الدوري لخطة كورسيا.

١٨-١٨ وفي الوثيقة WP/174، سلطت غيانا، بدعم من الأرجنتين وأوروغواي وبنما والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا، الضوء على ما أحرزته غيانا من تقدم بشأن الإسهام في تنفيذ خطة كورسيا من خلال وضع أساس قانوني وطني ومشاركتها الطوعية في الخطة. كما سلطت الدول الضوء على تعرض الدول الجزرية الصغيرة النامية لآثار تغير المناخ، وأهمية مواصلة أنشطة التدريب في إطار برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA).

١٩-١٨ وأحاطت اللجنة علما بورقتي معلومات مقدمتين للإحاطة: ورقة العمل WP/211 المقدمّة من عمان فيما يتعلق بتجربتها في تطبيق خطة كورسيا؛ وورقة العمل WP/581 المقدمّة من سيشيل فيما يتعلق بنهجها للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجم عن أنشطة الطيران.

<sup>٣</sup> النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، التشيك، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، المجر، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطا، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، اسبانيا والسويد

<sup>٤</sup> ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، جمهورية مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا، أوكرانيا والمملكة المتحدة

٢٠-١٨ وتقدّمت الصين شفويًا ببعض التعديلات على مشروع القرار، كما طلبت إرفاقها بالتقرير. وترد هذه التعديلات، التي لم تحظ بتأييد اللجنة، في الضميمة الملحقة بهذا التقرير.

٢١-١٨ وبناء على طلب الرئيس، أشارت الأمانة إلى أن اقتراح المجلس يهدف إلى الحفاظ على التوازن الضروري والدقيق بين عناصر تصميم كورسيا، من حيث تأثيراتها على المشغلين من الاقتصادات النامية، مع ضمان المستوى العام للطموح وملاءمة خطة كورسيا في المستقبل باعتبارها المخطط الوحيد للطيران الدولي. وقدمت الأمانة التوضيحات التالية:

(أ) فيما يتعلق بخط أساس كورسيا، سيؤثر استخدام نسبة مئوية من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لعام ٢٠١٩ من جهة على مستوى الطموح من حيث إجمالي متطلبات التعويض بموجب خطة كورسيا حتى عام ٢٠٣٥، ومن ناحية أخرى على سنة بدء التعويض، اعتمادا على التعافي من جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات النمو المقبلة. وقد تم تقديم اقتراح المجلس باعتبار ٨٥ في المائة من انبعاثات عام ٢٠١٩ كخط أساس اعتبارا من عام ٢٠٢٤ فصاعدا في ضوء توقع بدء التعويض من المرحلة الأولى من برنامج كورسيا؛

(ب) وفيما يتعلق بعوامل النمو القطاعية والفردية، تم توضيح أن استخدامها يحدد كيفية توزيع إجمالي التعويضات بموجب كورسيا على كل مشغل طائرات. كما أن اقتراح المجلس باستخدام قطاعي بنسبة ١٠٠ في المائة للفترة ٢٠٢١-٢٠٣٢، و ٨٥ في المائة قطاعيا و ١٥ في المائة فرديا للفترة ٢٠٣٣-٢٠٣٥ يتيح تعويضا متوازنا لمتطلبات التعويض المتزايدة بسبب خط الأساس الجديد المقترح لكورسيا.

٢٢-١٨ ولاحظت اللجنة أن عددا من أوراق العمل أشارت إلى جهود الإيكاو ودولها الأعضاء والصناعة في تنفيذ كورسيا تنفيذًا قويا والمساهمة المتزايدة للدول في كورسيا. وفي هذا الصدد أقرت اللجنة بالتقدم الكبير الذي أحرزته المنظمة منذ انعقاد الجمعية العمومية الماضية من أجل التنفيذ القوي لخطة كورسيا، ورحبت في هذا الصدد بالعدد المتزايد من الدول التي تشارك طوعا في الخطة، مشجعة الدول الأخرى على أن تحذو حذو ذلك في أقرب وقت ممكن.

٢٣-١٨ ورحبت اللجنة بالتقدم المستمر الذي أحرزه برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا (ACT-CORSIA) بمساهمات الدول الأعضاء ومشاركتها، وطلبت إلى الدول أن تواصل المشاركة في البرنامج ودعمه.

٢٤-١٨ وفيما يتعلق بدور خطة كورسيا بوصفها الخطة العالمية الوحيدة، فقد سلّطت اللجنة الضوء على الفقرة ١٨ من مشروع نص قرار الجمعية المرفق بالوثيقة WP/371، التي تنص بوضوح على أن "خطة التعويض عن الكربون (كورسيا) هي الخطة العالمية الوحيدة القائمة على آليات السوق والمنطبقة على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي، ليتسنى بذلك تغادي 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".

٢٥-١٨ وفيما يتعلق بخط الأساس المرجعي لخطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية (من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٥)، فقد لاحظت اللجنة تباينا في وجهات النظر، حيث فضّلت بعض الدول الإبقاء على مستوى الانبعاثات لعام ٢٠١٩ إلى ما بعد المرحلة التجريبية حتى عام ٢٠٣٥، في حين دعمت دول أخرى اقتراح المجلس باستخدام ٨٥ في المائة لانبعاثات عام ٢٠١٩. وفيما يتعلق باستخدام عوامل النمو القطاعية والفردية اعتبارا من عام ٢٠٣٠ فصاعدا، دعمت بعض الدول اقتراح المجلس في حين طلبت دول أخرى الإزالة التامة لعامل النمو الفردي من خطة كورسيا.

٢٦-١٨ ناقشت اللجنة قرار الجمعية العمومية المنقح ٤٠-١٩ المرفق بالوثيقة WP/371، الذي تضمّن اقتراح مجلس الإيكاو بشأن خط الأساس المرجعي الخاص بخطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية (أي ٨٥٪ من انبعاثات عام ٢٠١٩) من عام ٢٠٢٤ إلى عام ٢٠٣٥، والتتحيات التي أُدخلت على استخدام عامل النمو الفردي اعتباراً من عام ٢٠٣٠ فصاعداً، مع التسليم بأن الاقتراح يمثل حلاً وسطاً توصل إليه المجلس من أجل الحفاظ على التوازن الضروري وإن كان دقيقاً بين عناصر تصميم خطة كورسيا مع الحفاظ في الوقت ذاته على سلامة الخطة ومستوى طموحها.

٢٧-١٨ وفيما يتعلق بعمليات الاستعراض الدورية المقبلة لكورسيا، أيدت عدة دول اقتراح إحدى الدول لتحديث الفقرة ١٧ من مشروع نص قرار الجمعية العمومية لمطالبة المجلس بوضع منهجية وجدول زمني لإجراء عمليات الاستعراض. وأعربت دول أخرى عن رأي مفاده أنه على الرغم من أن هذا الاقتراح يعد فكرة جيدة، إلا أنها تفضل الإبقاء على نص مشروع قرار الجمعية العمومية كما هو.

٢٨-١٨ ولدى النظر في قرار الجمعية العمومية المنقح ٤٠-١٩ بشأن خطة كورسيا المقترح كما يرد في المرفق بالوثيقة WP/371 وفي حين لاحظت اللجنة الآراء التي أعربت عنها بعض الدول بالإبقاء على مشروع قرار الجمعية العمومية دون تغيير إلا أنها وافقت اللجنة على حل وسط لتغيير مشروع قرار الجمعية العمومية في الفقرة ١٧ من المنطوق لمطالبة المجلس بتحديد منهجية وجدول زمني لإجراء مراجعات دورية لبرنامج كورسيا في المستقبل، على أساس أن هذا سيكون التغيير الوحيد على النص. وسيتمكن هذا التغيير المجلس من وضع منهجية ضرورية وجدول زمني لقيامه بعمليات استعراض خطة كورسيا المقبلة. وقد قبل الاجتماع القرار بالتركية.

٢٩-١٨ واتفقت اللجنة على أن توصي الجمعية العمومية باعتماد القرار التالي:

### قرار الجمعية العمومية ١/١٨: البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)

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 للإيكاو؛

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 (خطة 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 ولجنة المناخ والبيئة (CEC) 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 (خطة كورسيا) من الملحق السادس عشر - حماية البيئة، والذي تشمل أحكامه إجراءات الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) الخاصة بخطة كورسيا؛

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

وترحيباً بالتقدم المحرز في إعداد وتحديث 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؛ وترحيباً أيضاً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة كورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما 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، والتي كانت أساسية في نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

وترحيباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و ١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و ١١٥ دولة في ٢٠٢٣؛

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

وتذكيراً بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعتبة المحددة للوافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، وإتاحة الضمانات لتفادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

وإقراراً بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي منها والأثر المترتب على خط الأساس في خطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية؛

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 فيما التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبّق 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 يبين 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 مقارنة 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 ظل 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؛

وترحيباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسى سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ أو اتفاقية باريس أو اتفاقات أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١- تقرر أن هذا القرار يحل، مع القرار ٤١-خ: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي" والقرار ٤١-خ: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"، محل القرارات ٤٠-١٧ و ٤٠-١٨ و ٤٠-١٩ وتشكل هذه القرارات مع البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدم 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 تكنولوجيا 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- وتشدّد على الدور الذي تضطلع به خطة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، بدون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- وتذكّر 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 (كورسيا) 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 تكنولوجيا 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 يغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧- وتطلب 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 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) تطبيق 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 الفقرتين ١١ (هـ) و (ط) أدناه؛

(ب) تطبيق 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) تشجع 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) وتطبق 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 ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى أقلها ٩٠ ٪ 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) وتشجع الدول المعفية 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 تخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة.

(ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري 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- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تطبق 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 تندرج 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 وتقرر أيضاً أن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محددة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي:

(أ) التعديل الخاص 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 من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون في عام ٢٠١٩/إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في السنة المعنية، ومعامل نمو القطاع من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩)/إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛

(ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات من ٢٠٣٣ وحتى ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩/مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛

(د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

(هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر ٪ فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

(أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛

(ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠١٩.

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

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

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٢، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر ٪ فردية؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

(و) انبعاثات مشغل الطائرات وإجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

(ز) سيعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ (ب) و ١١ (ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظراً لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- وتذكّر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً أن الوافد الجديد<sup>٥</sup> يستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ ٪

<sup>٥</sup> يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

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 تعينها دولة السجل لمشغل 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 يقرر 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 عملية استعراض 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 التنمية المستدامة لقطاع الطيران الدولي وفي فعالية الخطة، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها، وتطلب من المجلس وضع منهجية وجدول زمني لإجراء عمليات الاستعراض هذه. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

(أ) التقييم للأمور 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 عملية استعراض 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، لئلا يتسنى بذلك تفادي 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 بصون وتحديث 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 لجنة المناخ والبيئة 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- وتذكر 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 العد 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- وتذكر 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 اتفاق باريس، **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.

-----

## الضميمة

تعديلات على البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا)، الذي قدمه مجلس الإيكاو

(مقدمة من الصين)

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، بدعمٍ 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 (خطة 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 ولجنة المناخ والبيئة (CEC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطة كورسيا؛

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

وترحيباً وإذ تحيط علماً أيضاً بصدر الطبعة الثانية من المجلد الرابع - إجراءات إثبات الامتثال لخطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي - من الدليل الفني للبيئة (ETM, Doc 9501)؛

وترحيباً وإذ تحيط علماً بالتقدم المحرز في إعداد وتحديث 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؛

وترحيباً بإنشاء المجلس للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهلة بموجب خطة كورسيا؛

**وإقراراً** بأهمية اتباع نهج منسق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطة كورسيا، لا سيما 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، والتي كانت أساسية في أدت إلى نجاح تنفيذ الدول لاشتراطات الرصد والإبلاغ والتحقق، والإبلاغ عن الانبعاثات السنوية من ثاني أكسيد الكربون في السجل المركزي لخطة كورسيا؛

وترحيباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيتها المشاركة طوعاً في خطة كورسيا في المرحلة التجريبية اعتباراً من ٢٠٢١، والتي بلغ عددها ٨٨ دولة في ٢٠٢١ و ١٠٧ دول في ٢٠٢٢ و ١١٥ دولة في ٢٠٢٣؛

**وإقراراً** بأن وضع نهج عادل ومنصف في التنفيذ وأنشطة بناء القدرات المتينة من شأنها تسهيل اتخاذ الدول الأعضاء قرار المشاركة طوعاً في خطة كورسيا؛

**وتذكيراً** بقرار المجلس (يونيو ٢٠٢٠) بشأن استخدام انبعاثات ٢٠١٩ بدلاً من انبعاثات ٢٠٢٠ لتنفيذ عناصر تصميم خطة كورسيا (أي خط الأساس في خطة كورسيا، والسنة المرجعية لاحتساب اشتراطات التعويض المفروضة على مشغلي الطائرات، والعتبة المحددة للوافدين الجدد) أثناء المرحلة التجريبية، في ظل جائحة فيروس كورونا، وإتاحة الضمانات لتفادي تحميل مشغلي الطائرات أعباء اقتصادية غير مناسبة؛

**وإقراراً وتذكيراً** أيضاً بانتهاء المجلس من الاستعراض الدوري لخطة كورسيا لعام ٢٠٢٢ في ظل المساهمة الفنية المقدمة من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، بما في ذلك تحليلات الآثار الناجمة عن جائحة فيروس كورونا وسيناريوهات التعافي منها والأثر المترتب على خط الأساس في خطة كورسيا بعد انتهاء المرحلة التجريبية؛

**وإشارة** إلى أن قطاع الطيران يدعم وجود خطة كورسيا باعتبارها خطة عالمية موحدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير الانفرادية التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق بشأن مشغلي الطائرات الخارجيين، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقق فعالية التكاليف ويكمل 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 يبين دعم الدول الأعضاء القوي لإيجاد حل على الصعيد العالمي فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي، في مقابل خليط محتمل من التدابير الانفرادية القائمة على آليات السوق الخاصة بالدول والأقاليم بشأن مشغلي الطائرات الخارجيين؛

**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 مقارنة 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 ظل 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؛

وترحيباً بالتعاون بين اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والإيكاو بشأن إعداد منهجيات آلية التنمية النظيفة لأغراض الطيران؛

وتسليماً بأن هذا القرار لا يرسى 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- تقرر أن هذا القرار يحل، مع القرار X-٤١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة والوضوء ونوعية الهواء المحلي" والقرار X-٤١: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ"، محل القرارات ١٧-٤٠ و ١٨-٤٠ و ١٩-٤٠ وتشكل هذه القرارات مع البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة؛

٢- وتسلم بالتقدم 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- وتسلم 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 التنمية المستدامة للطيران 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 التنمية المستدامة للطيران الهدف الطموح العالمي، بدون فرض أعباء اقتصادية غير مناسبة على الطيران الدولي؛

٥- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بشأن تنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (CORSIA) للتصدي لأي زيادة سنوية في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران المدني الدولي (أي رحلات الطيران المدني التي تغادر من أحد البلدان وتصل إلى بلد آخر) بما

يتجاوز مستويات عام ٢٠٢٠، وتطلب من الدول وضع خطط مقررة وطنياً لتنفيذ الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في شكل خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا)، ليصبح ذلك مساهمتها في الأهداف العالمية الطموحة التي اتفقت عليها الإيكاو، مع مراعاة مسؤولياتها المشتركة ولكن متباينة والظروف 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 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)، بحيث لا يغفل أي عنصر من عناصر سلة التدابير؛

٧- تطلب إلى المجلس مواصلة رصد تنفيذ جميع عناصر سلة التدابير، 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 الإقرار بأن الدول المتقدمة ينبغي أن تتعهد بأهداف قاطعة أكثر طموحاً من حيث خفض انبعاثات الطيران لديها للتعويض عن الزيادة في الانبعاثات الناشئة عن نمو قطاع النقل الجوي في الدول النامية بهدف خفض أوجه الخلل في السوق إلى الحد 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 الفئتين ١١ (هـ) و (ط) أدناه؛

(ب) تنطبق 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) تشجع 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 ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، أو تبلغ حصتها التراكمية في قائمة الدول من أكبر كميات الأطنان الكيلومترية الإيرادية إلى

أقلها ٩٠ ٪ من إجمالي الأطنان الكيلومترية الإيرادية، باستثناء أقل البلدان نموا والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

(و) وتشجع الدول المعفية 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 تخطر الإيكواو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة؛

(ز) واعتباراً من عام ٢٠٢٢، سيجري المجلس استعراضاً لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، استناداً إلى المبادئ التوجيهية لتصميم وتنفيذ واستعراض التدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، 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- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تطبق 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 تندرج 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 وتقرر أيضاً أنه يستحب وبشدة أن تحتسب كل عام كمية انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المطلوبة للتعويض من قبل مشغل الطائرات في سنة محددة اعتباراً من عام ٢٠٢١ على النحو التالي، ولن كان يحق لكل دولة مشاركة أن تعتمد وتعلن عن منهجيات للحساب في خططها المقررة وطنياً لتنفيذ خطة كورسيا:

(أ) التعديل الخاص بمشغل 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)]؛

## تقرير عن البند ١٨ من جدول الأعمال

(ب) حيث يكون معامل نمو القطاع من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ = (إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة الكربون في عام ٢٠١٩ / إجمالي الانبعاثات التي تشملها هذه الخطة في السنة المعنية، ومعامل نمو القطاع من ٢٠٢٤ إلى ٢٠٣٥ = (إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩) / إجمالي الانبعاثات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛

(ج) عندما يكون معامل نمو مشغل الطائرات من ٢٠٣٣ وحتى ٢٠٣٥ = (مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة - ٨٥٪ من انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في ٢٠١٩ / مجموع انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في السنة المعنية؛

(د) عندما تكون النسبة المئوية القطاعية = (١٠٠٪ - النسبة المئوية الفردية)؛

(هـ) عندما تسري النسبة المئوية القطاعية والنسبة المئوية الفردية على النحو التالي:

١- من عام ٢٠٢١ وحتى نهاية عام ٢٠٢٣، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية وصفر % فردية، رغم أن كل دولة مشاركة قد تختار أثناء هذه المرحلة التجريبية ما إذا كان ستطبق ذلك على ما يلي:

(أ) انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في سنة معينة حسب ما ورد أعلاه؛

(ب) أو انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون في عام ٢٠١٩.

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

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

٤- من عام ٢٠٣٠ وحتى نهاية ٢٠٣٥، بنسبة ١٠٠٪ قطاعية ونسبة صفر % فردية؛

٥- من عام ٢٠٣٣ وحتى نهاية عام ٢٠٣٥، بنسبة ٨٥٪ قطاعية ونسبة ١٥٪ فردية؛

(و) انبعاثات مشغل الطائرات و إجمالي الانبعاثات التي تشملها خطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي في سنة محددة لا تشمل الانبعاثات المعفاة من الخطة في تلك السنة؛

(ز) سيعاد 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- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين وتقرر أيضاً بأن الوافد الجديد يستثنى من تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي لثلاث سنوات أو حتى السنة التي تتجاوز فيها الانبعاثات السنوية نسبة ٠,١ ٪

<sup>٦</sup> يُعرّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلد الرابع من الملحق السادس عشر عند سريان مفعوله أو بعده ولا يتمثل نشاطه في الاستمرار بأداء نشاط في مجال الطيران اضطلع به سابقاً مشغل طائرات آخر، أكان هذا النشاط كاملاً أم جزئياً.

من إجمالي الانبعاثات في عام ٢٠١٩، أيهما يحدث أولاً. وابتداءً من السنة التالية، يندرج الناقل الجديد في الخطة ويعامل بالطريقة ذاتها التي يعامل بها غيره من مشغلي الطائرات.

١٣- وتذكر 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- وتذكر 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- وتذكر 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 تعينها دولة السجل لمشغل الطائرات كل عام؛

١٦- وتذكر 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 يقرر ما يلزم من أساس ومعايير للشروع في هذه الإجراءات وأن يحدد السبل الممكنة لمعالجة هذه الأمور؛

١٧- وتذكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بإجراء عملية استعراض 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، وتعرض على الجمعية العمومية للنظر فيها. وسوف يشمل ذلك جملة أمور منها ما يلي:

(أ) التقييم للأمور التالية: التقدم المحرز نحو تحقيق هدف الإيكاو العالمية الطموحة؛ وسوق الخطة وآثار التكلفة على جميع الدول، لا سيما الدول النامية، ومشغلي الطائرات فيها 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 عملية استعراض 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 تفادي احتمالات ظهور مزيج من التدابير الانفرادية الوطنية أو الإقليمية المكررة القائمة على السوق بشأن مشغلي الطائرات الخارجيين، 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 بصون وتحديث 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 (AGC) لجنة المناخ والبيئة ولجنة حماية البيئة، حسب الاقتضاء؛

(و) استحداث المجلس لبرنامج أو آلية لإجراء استعراض فني لخطط الدول المقررة وطنياً لأغراض تنفيذ خطة كورسيا، وذلك عن طريق إنشاء مجموعة استشارية من الخبراء الذين ترشحهم الدول، بحيث تدلي هذه المجموعة باقتراحات للتحسين كي تنظر فيها الدول. ولن تدان أي دولة لخرقها القرار إن عجزت عن تنفيذ الاقتراحات؛

(ز) مواصلة الدول الأعضاء تحسين خططها المقررة وطنياً لأغراض تنفيذ خطة كورسيا، ويشمل ذلك اتخاذها الإجراءات اللازمة لإرساء سياسات أو أطر تنظيمية وطنية وفقاً لظروفها الوطنية وقدرات كل منها، وذلك في ضوء الاشتراطات المنصوص عليها في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر، مع الإقرار بالحاجة إلى دعم الدول النامية كي يتسنى لها تنفيذ خطة كورسيا بكفاءة اتخاذ الدول الأعضاء ما يلزم من إجراءات لضمان وضع السياسات والأطر التنظيمية الوطنية للامتثال لأحكام خطة كورسيا واعمالها، وفقاً للجدول الزمني المحدد في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر.

٢٠- تفكر بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بقرار أن وحدات الانبعاثات الناتجة عن آليات منشأة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس و/أو تلك المعتمدة من جانب الدول 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 العد المزدوج وعلى أساس ميزة مؤهلة ولطار 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- وتقرر أن تعطي خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي الأولوية لاستخدام 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 واتفاق باريس المرتبط بها، 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 —