A40-WP/627
P/54
4/10/19

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

تقرير اللجنة التنفيذية
عن
البند ١٧ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة التنفيذية)

أقرت اللجنة التنفيذية التقرير المُرفق عن البند ١٧ من جدول الأعمال. ويوصى بأن تعتمد الجلسة العامة القرار ١/١٧.

ملاحظة — بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في ملف التقرير.

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

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

١٧-٢ وفي ورقة العمل 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 التقدُّم المُحرَز 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.

١٧-٣ وفي ما يتعلق بأنشطة التوعية وبناء القدرات في إطار خطة كورسيا، فقد أفادت ورقة العمل WP/56 عن قيام الإيكاو بتنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل إقليمية خلال فتره الثلاث سنوات للمساعدة على بناء قدرات الدول من أجل إعداد نُظمها 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.

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

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

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

١٧-٧ وفي ورقة العمل WP/102، المقدمة من فرنسا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، أعربت هذه الدول عن دعمها 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 فعَّالاً والمشاركة فيها اعتباراً من المرحلة التجريبية.

١٧-٨ وفي ورقة العمل WP/177، أعربت الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، 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 الفعَّالة.

١٧-٩ وفي ورقة العمل WP/229، أبرزت سنغافورة وأستراليا وكندا وفيجي وإندونيسيا واليابان وجزر مارشال وناورو ونيوزيلندا بالاو وبابوا غينيا الجديدة 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 ومُوحَّدة 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 الوقود المؤهلة في إطار خطة كورسيا.

١٧-١٠ وفي ورقة العمل WP/289، أبرزت البرازيل وغواتيمالا، بدعم من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، أهمية كافة عناصر سلة التدابير الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة للطيران المدني. وتم التشديد على جدوى التنفيذ المناسب لنظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا، وأعربت عن دعمها لبرنامج الإيكاو لمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطة كورسيا. كما شدَّدت 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.

١٧-١١ وفي ورقة العمل 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 ثقةً في الجهود التي تبذلها الإيكاو في مجال الطيران الدولي وتغيُّر 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 يُسمح للدول أن تنفذ خطة كورسيا وفقا لنهج يتم تقريره على الصعيد الوطني وتستكمله آلية للحوار والتشاور على الصعيد الدولي بين مجلس الإيكاو والدول المعنية، واقترحت أن يُطلب إلى المجلس، في ضوء المعلومات ذات الصلة من الدول، إجراء الاستعراض الدوري لخطة كورسيا وفقاً للمبادئ الإرشادية الواردة في المرفق بالقرار ٣٩-٢ الصادر عن الجمعية العمومية.

١٢-١٧ وسلَّطت ورقة العمل WP/411، التي قدَّمتها غواتيمالا، برعاية 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 المُجلَّد الرابع من الملحق السادس عشر المعتمد. كما شدَّدت 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 ورقة العمل WP/228 التنقيح رقم ١، اقترحت الهند أن يكون الأساس لخطة كورسيا هو اعتماد مبدأ لتحديد انبعاثات الطيران "تقف وراءه الدول" وليس مشغلي شركات الطيران وأن توكل مسؤولية خفض الانبعاثات إلى الدول بدلا عن مشغلي شركات الطيران. وأبرزت بوجه خاص ضرورة وجود معيار خط أساس يتسم بالعدالة والمساواة، واقترحت بديلاً لهذا المعيار. وشدَّدت الورقة على الانعكاسات المحتملة للنهج القطاعي بنسبة ١٠٠٪ على مشغِّلي 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 تغيّر المناخ.

١٤-١٧ وفي ورقة العمل 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 (CORSIA-ACT). وشدَّدت على الوقت الذي يستغرقه إعداد البنية الأساسية والإجراءات اللازمين 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 ورقة العمل 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 ورقة العمل 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 ورقة العمل WP/267، أعربت المكسيك عن دعمها للتقدُّم الكبير المُحرَز 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 ورقة العمل WP/290، ألقت 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 تغيّر المناخ. وكانت البرازيل من الرأي بأن آلية التنمية النظيفة (CDM) والآلية المُنشأة 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.

١٧-١٩ وفي ورقة العمل 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 يُجري المجلس دراسة ويقترح آلية من أجل الانتقال السلس من التعويضات في إطار خطة كورسيا إلى وقود الطيران المستدام.

١٧-٢٠ وفي ورقة العمل WP/529 التنقيح رقم ١، قدم الاتحاد الروسي تحليلاً للآثار البيئية والاقتصادية السلبية لاستحداث خطة كورسيا، لا سيما بالنسبة للاقتصادات النامية والناشئة، يشكك في جدوى الاستمرار في تنفيذ خطة كورسيا. واقترح الاتحاد الروسي، في مشروع قرار الجمعية العمومية البديل الوارد في ورقة العمل WP/529، أن ينظر مجلس الإيكاو في إعداد نظام عالمي لإعطاء حوافز اقتصادية في شكل "آلية تنمية نظيفة للطيران المدني الدولي" (ACDM). وفضلا عن ذلك، دعا الاتحاد الروسي الجمعية العمومية إلى النظر، كبديل معقول لتنفيذ خطة كورسيا، في إمكانية الشروع في إنشاء قوات طيران دولية متنقلة، تحت رعاية الأمم المتحدة، لمكافحة حرائق الغابات وغيرها من الكوارث الطبيعية، يمكنها أن تلبي أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، بوصفها مساهمة حقيقية في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

١٧-٢١ أما ورقة العمل WP/193 المُقدَّمة 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 اعتُمدت مع الاعتراف الواسع بأنها يجب أن تكون التدبير الوحيد القائم على آليات السوق الذي يُطبّق 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 ورقة العمل WP/139، سلط اتحاد النقل الجوي الدولي الضوء على الأهمية البالغة لامتثال جميع الدول الأعضاء في الإيكاو من جميع النواحي بالمُجلَّد 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 ورقة العمل 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 أوكسيد الكربون من الطيران الدولي، مع ملاحظة أن "مزيجاً" من التدابير التنظيمية من شأنه أن يزيد من الأعباء الإدارية على كاهل السلطات المختصة والمشغِّلين الجويين.

١٧-٢٥ وفي ورقة العمل 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 ورقة العمل WP/338، قدم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) تقريراً موجزاً بشأن تنفيذ خطة كورسيا في الدول الأعضاء فيه.

١٧-٢٧ وفي ورقة العمل 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 ورقة العمل WP/407، تقاسم اتحاد النقل الجوي الدولي المعلومات بشأن نظام IATA FRED+ لتسهيل الإبلاغ عن بيانات الانبعاثات بين مشغلي الطائرات والدول، وبين مشغلي شركات الطيران وهيئات التحقق.

١٧-٢٩ وفي ورقة العمل 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 ورقة العمل WP/482، قدمت اليابان الطريقة التي نفذت بها نظام الرصد والإبلاغ والتحقق في إطار خطة كورسيا وفقاً للإطار الزمني الذي أوصى به المُجلَّد الرابع من الدليل الفني للبيئة.

١٧-٣١ وفي ورقة العمل WP/527 التنقيح 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 ورقة العمل 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.

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

١٧-٣٤ وأحاطت اللجنة علما بنجاح الإيكاو في إعداد القواعد والتوصيات والإرشادات الدولية المتعلقة بخطة كورسيا، وبالتقدم المحرز في إعداد مختلف عناصر تنفيذ خطة كورسيا. واعترفت بأنه، بينما يسير تنفيذ الخطة قُدما 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.

١٧-٣٥ وأحاطت اللجنة علما بآراء ووجهات نظر بعض الدول التي أعربت عن شواغل جادة إزاء فكرة الإبقاء على الصافي العالمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي من عام ٢٠٢٠ بوصفه خط الأساس لخطة كورسيا وعن اعتراضها على ذلك.

١٧-٣٦ فيما يتعلق بوحدات الانبعاثات المؤهلة لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علما بالآراء والمنظورات التي قدمتها بعض 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 ورقة العمل WP/56، التي تضمنت تقريراً عن العمل الجاري للهيئة الاستشارية الفنية (TAB) في تقييم برامج وحدات الانبعاثات وفقًا للمعايير المعتمدة، وأنه من المتوقع إحالة توصياتها الأولى إلى اللجنة لكي ينظر فيها المجلس في مارس ٢٠٢٠. وأحاطت اللجنة علما بالآراء ووجهات النظر التي قدمتها بعض الدول

الأخرى التي مفادها أن الدول، وليس المجلس، هي التي تقرر تأهيل وحدات الانبعاثات وأنواع الوقود المستدام للطيران لكي تستخدم في إطار خطة كورسيا.

١٧-٣٧ 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 معًا 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 أطار خطة كورسيا لتسهيل اعتماد هيئات التحقق، وأنها تعمل أيضًا مع المنتدى الدولي للاعتماد (IAF) لتسهيل أنشطة الاعتماد من قبل هيئات الاعتماد الوطنية.

١٧-٣٨ أحاطت اللجنة علما بآراء الدول بشأن مشاركة المزيد من الدول في عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بطريقة متوازنة جغرافيا. 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 قِبل الدول.

١٧-٣٩ ولاحظت اللجنة أنه فيما يتعلق بالطلب المحدد المتعلق بتحديد معايير انبعاثات خط الأساس للأطراف الجديدة بموجب خطة كورسيكا، فقد طلب المجلس بالفعل من لجنة حماية البيئة في مجال الطيران إدراج مجال العمل المحدد هذا في برنامج عملها لفترة الثلاث سنوات القادمة.

١٧-٤٠ 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.

١٧-٤١ 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.

١٧-٤٢ فيما يتعلق بمسألة الاستعراض الدوري لخطة كورسيا، أحاطت اللجنة علما بآراء الدول، بما في ذلك فيما يخص النُهج والتحليلات المحتملة، والنظر في الانتقال من كورسيا إلى استخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، وأن يجري الاستعراض على أساس المبادئ الإرشادية المدرجة في الملحق بالقرار ٣٩-٢. وفي هذا الصدد، شددت اللجنة على أن الفقرتين ٩ ز) و١٨ من قرار الجمعية العمومية ٣٩-٣ تتضمنان إرشادات وطلبات واضحة إلى المجلس لإجراء المراجعة الدورية للخطة كل ثلاث سنوات اعتبارًا 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.

١٧-٤٣ 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 أصرَّت دول أخرى على أن يتم تعديل مشروع القرار وقدمت مقترحات محددة للتعديل. وبعد أن أدلت بعض الدول الأعضاء ببيانات شفوية، قدمت ثلاث دول أعضاء مدخلات مكتوبة إلى الاجتماع ونشرت على موقع الإيكاو على الإنترنت

.(https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf).

١٧-٤٤ وأبرزت ثلاث دول رأيها بأن خطة كورسيا ينبغي أن تنفذ بما يتماشى مع مبادئ اتفاق باريس على نحو يتم تقريره وطنيا بالاستناد إلى مدى إسهام الدول بدلا من الاستناد إلى التزامات التعويض على مشغلي الطائرات وأن يُسمح لكل دولة باعتماد خط الأساس والمعايير التي تخصها لترخيص وحدات الانبعاثات ووقود الطيران المستدام. واقترحت الدول الثلاث أن يقوم مجلس الإيكاو بإعداد آلية للحوار والتشاور مع الدول المعنية على الصعيد العالمي بغرض زيادة التجانس فيما بين خطط الدول الوطنية لتنفيذ خطة كورسيا. ولا توافق الدول الثلاث من حيث المبدأ على مشروع القرار المقدم من المجلس في ورقة العمل في ورقة العمل (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) نظراً لعدم إدراج التعديلات التي اقترحتها، بالنظر إلى أن أغلبية واضحة من الدول أعربت عن تأييدها لعدم تغيير نص القرار بالصيغة المقترحة في المرفق بورقة العمل WP/59.

١٧-٤٥ وعلى الرغم من اعتراضات قدمتها بعض الدول، وافقت اللجنة، بالأغلبية، على التوصية بأن تعتمد الجمعية العمومية القرار التالي:

قرار الجمعية العمومية ١/١٧: بيان موحّد 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، 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 نصّ على تطبيق خطّة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بشكل خطّة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) كجزء من سلّة 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 بخطّة كورسيا (AGC) والهيئة الاستشارية الفنية (TAB) ولجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) المنبثقة عنه لدعم تنفيذ خطّة كورسيا؛

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

وترحيباً أيضاً بصدور الطبعة الأولى من المجلّد الرابع – إجراءات إثبات الامتثال لخطّة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي – من الدليل الفني للبيئة (ETM الوثيقة Doc 9501)؛

وترحيباً بالتقدّم المحرز في إعداد عناصر تنفيذ خطّة كورسيا، الواردة في ١٤ وثيقة صادرة عن الإيكاو مشار إليها بصورة مباشرة في المجلّد الرابع من الملحق السادس عشر تتضمّن مواد أقرّها المجلس، وهي ضرورية لتنفيذ خطّة كورسيا؛

وترحيباً أيضاً بإنشاء مجلس الهيئة الاستشارية الفنية (TAB) المكلّفة برفع توصيات إلى المجلس بشأن وحدات الانبعاثات المؤهّلة لكورسيا؛

وإقراراً بأهمية اتباع نهج منسّق في أنشطة بناء القدرات من جانب الإيكاو ودولها الأعضاء، بالتعاون مع قطاع الطيران، لدعم تنفيذ خطّة كورسيا، لاسيّما من خلال برنامج الإيكاو للمساعدة وبناء القدرات والتدريب في إطار خطّة كورسيا (ACT-CORSIA) الذي يشمل تنظيم ندوات، وإعداد مواد للتوعية، وإقامة شراكات في إطار خطّة كورسيا ما بين الدول؛

وترحيباً بالعدد المتزايد للدول التي أعلنت عن نيّتها المشاركة طوعاً في خطّة 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 خطّة كورسيا باعتبارها خطة عالمية موحّدة للتعويض عن الكربون، في مقابل شتات من التدابير التابعة للدول والأقاليم والقائمة على آليات السوق، باعتبار ذلك بمثابة إجراء يحقّق فعالية التكاليف ويكمّل مجموعة التدابير الشاملة، بما فيما التدابير المتعلقة بالتكنولوجيا والعمليات والبنى التحتية؛

وإقراراً بأنه لا ينبغي للتدابير القائمة على آليات السوق أن تطبَّق 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 خطّة 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 وباتفاق 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 تغيّر المناخ؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتفاق باريس تنصّان 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 يرسي سابقة أو يحكم مسبقاً على نتيجة المفاوضات في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقات دولية أخرى، ولا يمثل موقف الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيير المناخ أو اتفاقية باريس أو اتفاقات أخرى؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرّر** أن هذا القرار يحل، مع القرار ٤٠-X: بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي والقرار ٤٠-Y: بيان موحّد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة – تغير المناخ، محل القرارات ٣٩-١ و٣٩-٢ و٣٩-٣ وتشكّل هذه القرارات معاً البيان الموحّد 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 خطّة كورسيا استكمالاً لحزمة التدابير الأوسع نطاقاً، من أجل تحقيق الهدف الطموح العالمي، من دون 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 (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 وتنعكس 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 بتغير المناخ ومستويات التنمية الاقتصادية والمساهمة في الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي، وغير ذلك من الأمور، مع تخفيض أوجه الخلل في السوق إلى حدها 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 طائرتها من الفقرتين 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 نموا والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية ما لم تتطوع للمشاركة في هذه المرحلة

و) وتُشجَّع الدول المعفيّة أو التي لم تشارك بعد تشجيعا قويا على المشاركة في الخطة في أقرب وقت ممكن، ولا سيما تلك الدول التي هي أعضاء في إحدى المنظمات الإقليمية للتكامل الاقتصادي. أمّا الدول التي تقرر المشاركة الطوعية في الخطة، أو تقرر عدم مواصلة المشاركة الطوعية في الخطة، لا يجوز لها أن تقوم بذلك إلّا اعتبارا من ١ يناير في أي سنة ما وينبغي أن تُخطر الإيكاو بقرارها في موعد لا يتعدى ٣٠ يونيو من السنة السابقة

ز) واعتبارا من عام ٢٠٢٢، سيُجري المجلس استعراضا لتنفيذ خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران كل ثلاث سنوات، بما في ذلك تأثيره على نمو الطيران الدولي، والذي سيشكل أساسا هاما للمجلس للنظر في ما إذا كان من الضروري إدخال تعديلات على المرحلة المقبلة أو دورة الامتثال وكذلك لكي يقوم، عندما يكون ذلك مناسبا، بالتوصية بهذه التعديلات للجمعية العمومية بغية اتخاذ قرار بشأنها

١٠ – **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأنه يجب أن تُطبَّق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي على جميع مشغّلي 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 تندرج كلتاهما 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 كلتاهما 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 – **وتذكّر** 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 بمشغل الطائرات = [النسبة المئوية القطاعية × (انبعاثات مشغل الطائرات التي تغطيها خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي في سنة معينة × مُعامل 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 مُعامل 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) سيُعاد احتساب نطاق الانبعاثات الوارد في الفقرتين الفرعيتين ١١ ب) و١١ ج) أعلاه في بداية كل سنة لمراعاة الطرق الجوية إلى جميع الدول ومنها التي ستضاف نظرا لمشاركتها الطوعية أو بداية مرحلة جديدة أو دورة امتثال؛

١٢- **وتذكّر** بقرارها المتخذ أثناء الدورة التاسعة والثلاثين بأن الوافد الجديد[1] 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 ويعامَل بالطريقة ذاتها التي يعامَل 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 ٠٠٠ ١٠ طناً متريا 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 مشغلين الطائرات المدرجين في الخطة؛

[1] يُعرَّف "الناقل الجديد" بأي مشغل طائرات يستهل نشاطاً في مجال الطيران يقع في نطاق المجلّد 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.

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 تعيّنها 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 وتقليل انحراف السوق، مع مراعاة الآثار المترتبة على تغيير عناصر تصميم الخطة، ومنها على سبيل المثال متطلبات الرصد والإبلاغ والتحقق؛

ج) إجراء مراجعة خاصة بحلول نهاية عام ٢٠٣٢ بشأن إنهاء الخطة أو تمديدها لما بعد عام ٢٠٣٥ أو إدخال أي تحسينات أخرى عليها، بما في ذلك النظر في المساهمة التي تقدّمها 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 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 المجلّد 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 المجلّد 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- **تذكّر** 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 تتمشى 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 للآجال 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 خطّة كورسيا ما بين الدول، مع التشديد على أهمية اتباع نهج منسّق تحت مظلّة الإيكاو للاضطلاع بأنشطة بناء القدرات والمساعدة؛

٢٢- و**تذكّر** بالقرار الذي اعتمدته في الدورة التاسعة والثلاثين بأن تَستخدم 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، وتشجّع 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 —