

بيان وفد الصين

بشأن

"بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغير المناخ"

و

"بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة تعويض الكربون وخفضه
للطيران الدولي (كورسيا)"

السيد رئيس المجلس، الزملاء الأعزاء

يود وفد الصين أن يعرب عن تقديره لجهود رئيس الجمعية العمومية ورئيس المجلس والأمانة العامة لتنظيم وعقد هذه الدورة للجمعية العمومية.

تدعم الصين، بصفتها أكبر دولة نامية، ويقوة موضوع حماية البيئة في مجال الطيران الدولي والاستجابة لمشكلة تغير المناخ. ونحن نؤمن بأن سلة التدابير، التي تشمل البنية الأساسية والتقنيات والتحسينات التشغيلية والتدابير القائمة على آليات السوق ووقود الطيران المستدام، يمكن أن تسهم بشكل كبير في الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران.

وقد عكف قطاع الطيران المدني في الصين بنشاط على التحكم الفعال في نمو انبعاثات الطيران، والتزم بتنفيذ استراتيجيتنا الوطنية للحفاظ على البيئة. ومنذ الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، قمنا باستثمار مباشر تتجاوز قيمته ٨ مليارات يوان في التقنيات الجديدة ووقود الطيران المستدام والتحسينات التشغيلية والبنية الأساسية والتدابير القائمة على آليات السوق وذلك لدعم التنمية الخضراء من خلال نهج شامل يعالج كلاً من الأعراض والأسباب الجذرية. وفي الوقت نفسه، وفي ضوء واقع التنمية في بلادنا وبالإشارة إلى القواعد القياسية التي وضعتها الإيكاو فيما يخص هذا الموضوع، قمنا بصياغة سياسات لتشجيع إنشاء آلية للرصد والإبلاغ والتحقق. واعتباراً من أغسطس ٢٠١٩، تمتلك الصين أسطولاً مؤلفاً من ٣٧٤٢ طائرة يقل متوسط أعمارها عن ٧ سنوات. وفي عام ٢٠١٨، بلغ استهلاكنا من الوقود لأغراض الطيران المدني ٠,٢٨٧ كجم لكل طن كيلومتري، وهو ما يمثل خفضاً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بمقدار ٢٠ مليون طن مقارنةً بالكفاءة في استهلاك الوقود في عام ٢٠٠٥ وخفضاً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون مقداره ٢٢٠ مليون طن مقارنةً بالكفاءة في استهلاك الوقود في عام ١٩٧٨.

وترى الصين دائماً أن خفض الانبعاثات في مجال الطيران الدولي يشكل جزءاً لا يتجزأ من إدارة المناخ العالمي، وبالتالي يتعين علينا أن نلتزم بمبادئها الأساسية، ولا سيما مفاهيم المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة والإنصاف ومراعاة قدرات كل دولة بعينها وكذلك إجماع المجتمع الدولي على نماذج إدارة المناخ العالمي، التي تسمح للدول باختيار أهدافها على المديين المتوسط والطويل وتحديد مسارات التنفيذ الأنسب لظروفها. وعلى ذلك، تدعو الصين إلى وضع خطة دولية تسمح لكل دولة بالمساهمة قدر استطاعتها في تحقيق هدف خفض انبعاثات الطيران، على أن تتسم هذه الخطة بالعدالة والإنصاف وتقضي إلى التعلم المتبادل.

وتعارض الصين أي خطة تحيد عن الحقائق التي تواجهها الدول وتأتي على حساب الحقوق المشروعة للبلدان النامية وبلدان الأسواق الناشئة في النمو والتطور. ونؤكد على أن هدف النمو المحايد للكربون لعام ٢٠٢٠ يركز فقط على التحكم في نمو الانبعاثات، إلا أنه يغفل المسؤولية التاريخية التي تتحملها البلدان المتقدمة عن الانبعاثات وتتجاهل ما للبلدان النامية وبلدان الأسواق الناشئة من حق مشروع في النمو والتطور. وذلك يتعارض مع مفهوم العدالة والإنصاف الذي ينادي به المجتمع الدولي ويقوّض الثقة المتبادلة والتعاون بين الدول الأعضاء. كما أن ذلك لا يمكن من تعبئة الدول الأعضاء للمشاركة في الخطة الدولية لخفض الانبعاثات الصادرة عن الطيران.

سيدي الرئيس، الزملاء الأعزاء

أثناء الدورة الحالية للجمعية العمومية، وخلال المداولات التي تناولت القضايا البيئية، لا سيما البندين ١٦ و ١٧ وهما محل تباين كبير في الآراء، لم يكن هناك تقيّد بالمادة ٤٩ ج) من اتفاقية شيكاغو ولم نتمكن من النظر في الوثائق التي قدمها المجلس في هذا الصدد ومناقشتها مناقشة وافية. كذلك فإن تعليقات ومواقف الدول لم يتم تضمينها في القرارات بطريقة متوازنة. وهذا الوضع يُعد غير مسبوق في الدورات السابقة للجمعية العمومية. ومن ثم، فإن وفد الصين تساوره حيرة شديدة وخيبة أمل جراء ذلك.

وفي ضوء ما تقدم، يُدلي وفد الصين بالبيان التالي للعلم:

- ١- يعارض الوفد اعتماد الدورة الحالية للجمعية العمومية، من دون مناقشات أو مفاوضات، للقرارين: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغير المناخ" و"بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة تعويض الكربون وخفضه للطيران الدولي (كورسيا)".
- ٢- يبدي الوفد تحفظات على القرارين اللذين اعتمدتهما الجمعية العمومية للتو، لا سيما على الفقرات التي تتنافى مع معايير الإنصاف وقابلية التنفيذ والمعقولية.

وعقب هذا الاجتماع، سيقدم الوفد إلى الأمانة العامة تحفظاتنا مكتوبة. وتحفظ الصين بالحق في تعديل هذه التحفظات أو سحبها رهناً بإجراء مشاورات بشأن هذين القرارين في الإيكاو مستقبلاً. وفي الوقت نفسه، تؤكد الصين على أن هذه التحفظات على القرارين لا تعني أنها تنوي تعليق أو خفض جهودها الرامية إلى مواصلة تطوير مفهوم الطيران الأخضر. ويطلب الوفد من الجمعية العمومية تسجيل بيانات الدول التي تعرب فيها عن تحفظاتها كاملة وإتاحة مجمل نصوص هذه البيانات على موقع الإيكاو على الإنترنت.

أخيراً وليس آخراً، يعرب الوفد عن خالص امتنانه لجميع المترجمين الفوريين الذين سهّلوا سير أعمالنا بسلاسة.

وشكراً.

التحفظات التي أبدتها وفد الصين للجمعية العمومية أثناء دورتها الأربعين

على القرارين التاليين

أولاً. "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة — تغير المناخ"

على وجه التحديد

١. الفقرة ١٠ من الديباجة

السبب: حددت الإيكاو بالفعل هدفاً طويل الأجل يتمثل في تحسين كفاءة الوقود بنسبه ٢ في المائة سنوياً في ٢٠٠٩. وقبل إثبات الجدوى والاستدامة الاقتصادية والأثر المترتب على الطيران الدولي، وتقييم رؤى التنمية الخضراء الطويلة الأجل لدى مختلف الدول، ليس من الضروري ولا من الممكن وضع أهداف أخرى طويلة الأجل من خلال نهج تنازلي من القمة إلى القاعدة. وفي الوقت نفسه، ينبغي إضافة جملة في نهاية هذه الفقرة: "وإذ تسلم أيضاً بأن بعض الدول يساورها القلق بشأن عدالة وجدوى الهدف المتمثل في الإبقاء على انبعاثات الكربون الصافية من ٢٠٢٠ على نفس المستوي، وقد أودعت تحفظات بشأن هذا الهدف."

٢. الفقرة ١٢ من الديباجة

السبب: هذه المؤسسات لا تمثل مجتمع الطيران برمته، لا سيما شركات الطيران في الدول النامية. فقد أطلقت الشعارات على مدار ١٠ سنوات، دون تقديم تحليل ومبررات مقنعة. كما أن هذه المؤسسات لم تقدم أموالاً ذات قيمة ملموسة للعمل على تحقيق هذه الأهداف.

٣. الفقرة ٢١ من الديباجة

السبب: من الذي أجرى التحليل؟ وهل انطوت عملية التحليل على مسائل خلافية؟ هل تم عرض آراء الخبراء بالكامل؟ فبدون توضيح هذه الأسئلة ودون أن تصل الإيكاو إلى فهم مشترك لهذه المسائل، لا يمكن للصين أن "ترحب" بنتائج التحليل المذكورة في هذه الفقرة.

٤. الفقرة ٢٥ من الديباجة

السبب: رؤية عام ٢٠٥٠ التي ذكرها المؤتمر الثاني عن الطيران والوقود البديل (CAAF/2) لا تعكس سوى رغبة بعض الأطراف في تعزيز زيادة استخدام وقود الطيران المستدام. ولكن ينبغي أن يُترك المجال للدول كي تقرر بنفسها ما إذا كانت ترغب في زيادة نسبة وقود الطيران المستدام زيادة كبيرة في ضوء ظروفها الوطنية وواقعها. فهذا حق للدول ويمكن أن يساعد بشكل أكبر على تعزيز استخدام وقود الطيران المستدام.

٥. الفقرة ٢٨ من الديباجة

السبب: ترتبط الاستدامة ارتباطاً وثيقاً بالظروف الوطنية والموارد المتوافرة، وبالتالي فإن وضع معايير موحدة مسألة لا تتفق مع الحقائق ولا تساعد على التنفيذ من حيث الممارسة الفعلية. وينبغي أن تقوم الدول ذات السيادة ذاتها باعتماد وقود الطيران المستدام استناداً إلى التوجيهات والمواصفات ذات الصلة بهذا الموضوع، ويمكن أن تقوم الإيكاف بدور استشاري هام في هذا الصدد. كذلك فإن إنشاء وتنفيذ آليات السوق ليس سوي أحد التدابير الرامية إلى الحد من انبعاثات الطيران، ولا يمثل ذلك جميع التدابير ولا حتى الهدف. ومن ثم، فإن معايير الاستدامة واعتماد وتقييم انبعاثات دوره حياة وقود الطيران المستدام ينبغي اعتبارها عوامل هامة لتعزيز التنمية المستدامة للطيران المدني ككل وليس لخدمة تنفيذ خطة كورسيا وغيرها من آليات السوق.

٦. الفقرة ٢ أ) من منطوق القرار

السبب: الإيكاف هي وكالة حكومية دولية تتألف من دول أعضاء استناداً إلى اتفاقية شيكاغو. وعند معالجة مسألة انبعاثات الطيران الدولي، ينبغي لهذه المنظمة أن تعضد تعاونها مع المنظمات الأخرى وتعزز أوجه التآزر فيما بينها بدلاً من الاضطلاع بهذه القيادة المزعومة.

علاوة على ذلك، في ضوء ما حدث في سياق قيام الإيكاف بتعزيز خفض انبعاثات الطيران الدولي في السنوات الأخيرة، تطلب الصين إضافة فقرة فرعية ونصها كالتالي؛ "أن يؤكد مجدداً على مبدأ سيادة الدول فيما يخص التعاون الدولي بهدف التصدي لتغير المناخ".

٧. الفقرة ٦ من منطوق القرار

السبب: انعدام العدالة والمسوغات العلمية والجدوى.

٨. الفقرة ٨ من منطوق القرار

السبب: تكررت هذه الفقرة في القرارات المماثلة في الدورات السابقة للجمعية العمومية، إلا أن الإيكاف لم تقم قط بأي عمل ملموس في هذا الصدد حتى الآن، كما أن الدورة الحالية لم تستهل أي نقاش استجابةً لهذا الطلب. وتطلب الصين إلى المجلس إيلاء الأولوية لهذه المسألة خلال فترة الثلاث سنوات المقبلة.

٩. الفقرة ٩ من منطوق القرار

السبب: حددت الإيكاف بالفعل هدفاً طويل الأجل لتحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً بدءاً من عام ٢٠٠٩. وهذا الهدف طموح بالقدر الكافي وليست هناك حاجة لوضع أهداف أخرى طويلة الأجل. وحتى لو تم وضع هدف آخر طويل الأجل، ينبغي أن يستند ذلك الهدف إلى تقييم لسيناريوهات التنمية طويلة الأجل ومنخفضة الكربون في مختلف الدول، وأن يخضع للدراسات والتحليلات التي أجراها المجلس بشأن معايير الجدوى والعدالة وإتاحة الموارد المساعدة للبلدان النامية وبلدان الأسواق الناشئة قبل تقديم التوصيات إلى المجلس لمناقشتها.

١٠. الفقرة ١٥ من منطوق القرار

السبب: الدول الأعضاء ليست مضطرة لدعم الإيكاف في قيامها بتعزيز موثوقية قياس/تقدير الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي. فليس بوسع المجلس سوى أن "يدعو" الدول، لا أن "يطلب" منها تقديم الدعم على أساس احترام سيادتها.

١١. الفقرة ٢٢ ب) و ج) من منطوق القرار

السبب: الترتيبات القانونية والأمنية والاقتصادية وغيرها من الترتيبات المؤسسية المتعلقة باستخدام المجال الجوي هي كلها شؤون داخلية للدول. ويمكن للإيكاو أن "تقترح" ولكن ليس لها الحق في "مطالبة" الدول باعتماد تدابير معينة؛ وليس لزاماً على الدول أن تتبادل المعلومات حول المطارات الخضراء من خلال الإيكاو.

١٢. الفقرة ٢٣ ج) و د) من منطوق القرار

السبب: الإيكاو هي وكالة حكومية دولية تتألف من دول أعضاء. وينبغي للمجلس أن يوفر منتدى تبادل المعلومات من أجل الدول الأعضاء وليس المطارات؛ أما المعلومات التي يجري تبادلها فهذه مسألة تقررها الدول ذات السيادة ولا داعي لإصدار أحكام مسبقة أو تحديد موضوعات بعينها. ولتحقيق الاستدامة البيئية، يجب أن تتخذ المطارات إجراءات مخصصة تتناسب مع مواقعها وخصائصها، وينحصر دور مجلس الإيكاو في تقييم وتجميع الممارسات الجيدة من مختلف الدول بغرض الرجوع إليها، بدلاً من وضع مواد إرشادية منفصلة عن الواقع.

١٣. الفقرة ٢٥ و) من منطوق القرار

السبب: الغرض من عقد المؤتمر الثالث للطيران وأنواع الوقود البديل (CAAF/3) هو تعزيز عمليات التبادل وزيادة الثقة في وقود الطيران المستدام من خلال تقوية أواصر التعاون. ومن دون إجراء البحوث والدراسات الكافية حول سيناريوهات البلدان المختلفة، لا سيما بشأن الظروف الوطنية والاحتياجات الخاصة للبلدان النامية، ودون تطوير وسائل محددة وخريطة طريق لمساعدة البلدان النامية والبلدان ذات الأسواق الناشئة، فإن الإيكاو ليست مؤهلة بما يكفي لوضع هدف كمي لوقود الطيران المستدام يمكن استخدامه بحلول عام ٢٠٥٠.

١٤. الفقرة ٢٦ من منطوق القرار

السبب: إن الدول الأعضاء وليس المجلس هي التي ستتكيف مع تغير المناخ. لذلك، ينبغي للمجلس دعوة الدول الأعضاء لتحديد الآثار والمخاطر، ومنحها فرص لزيادة عمليات التبادل.

ثانياً: "بيان موحد بسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - خطة تعويض الكربون وخفضه للطيران الدولي (كورسيا)"

على وجه التحديد

١. العنوان

السبب: يجب أن تتسم قرارات المجلس بالشمولية. لذا ينبغي أن يلتزم عنوان القرار بالمصطلح العام "الآليات القائمة على السوق" بدلاً من "كورسيا" لكونه مصطلحاً خاصاً.

٢. الفقرات ٥ و ٦ و ٧ من الديباجة

السبب: منذ البداية، أعربت الصين عن قلقها وشكوكها بشأن شرعية ومبررات إجراءات وضع هذه الخطة ومحتواها. وبعد التصويت للخطة واعتمادها، أبلغت الصين بوجود اختلافات وفقاً للمادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو. وقد أحاطت الصين علماً بالوثائق المشار إليها في الفقرات الثلاث المذكورة أعلاه من دون الترحيب بها.

٣. الفقرة ٨ من الديباجة

السبب: الصين "أحاطت علماً" أو "أدركت" إنشاء الهيئة الاستشارية الفنية (TAB).

٤. الفقرة ١٨ من الديباجة

السبب: ما إذا كان وضع وتنفيذ خطة كورسيا سيسهم في تحقيق الأهداف المبينة في اتفاق باريس هي مسألة تتوقف على نتائج عملية التقييم وينبغي عدم إصدار أحكام مسبقة بشأنها.

٥. الفقرة ٢ من منطوق القرار

السبب: تطلب الصين إضافة الجملة التالية في بداية هذه الفقرة: "وتؤكد مجدداً على مبدأ سيادة الدول فيما يخص التعاون الدولي بهدف التصدي لتغير المناخ".

وتعارض الصين حذف "وأي تدابير أخرى" المشار إليها في القرار المماثل الصادر عن الدورة السابقة للجمعية العمومية.

٦. الفقرة ٣ من منطوق القرار

السبب: تعارض الصين استخدام هدف النمو المحايد من حيث الكربون اعتباراً من ٢٠٢٠ كخط الأساس في خطة كورسيا. ونؤكد على أن الدول ينبغي لها أن تحدد لنفسها خط الأساس في خطة كورسيا وأن تعزز إجراءاتها تدريجياً بناءً على ظروفها الوطنية.

٧. الفقرة ٤ من منطوق القرار

السبب: تُستخدم عبارة "الهدف الطموح العالمي" في هذه الفقرة لوصف الغرض من تنفيذ حزمة التدابير. ونظراً لأن الإيكاو قد قامت بوضع عدة أهداف طموحة منذ عام ٢٠٠٩، ليس من الواضح إلى أي منها تشير هذه الفقرة. فإذا كان المقصود هو هدف النمو المحايد كربونياً من ٢٠٢٠، فإن الصين تعارض ذلك بشدة.

٨. الفقرة ٥ من منطوق القرار

السبب: تعارض الصين استخدام هدف النمو المحايد من حيث الكربون اعتباراً من ٢٠٢٠ كخط الأساس في خطة كورسيا. ونؤكد على أن الدول ينبغي لها أن تحدد لنفسها خط الأساس في خطة كورسيا وأن تعزز إجراءاتها تدريجياً بناءً على ظروفها الوطنية.

٩. الفقرة ٦ من منطوق القرار

السبب: نظراً لأن تقديم الدول لخطط عملها ومحتوى هذه الخطط يغلب عليها الطابع الطوعي، ينبغي على الجمعية العمومية ألا "تطلب" إلى المجلس "ضمان" فيما يخص ما ينبغي فعله حيال خطط العمل. علاوة على ذلك، ترى الصين أن تعريف الوقود المستدام الوارد في خطة كورسيا لا يستند إلى أساس علمي.

١٠. الفقرة ٧ من منطوق القرار

السبب: لا يتمتع المجلس بسلطة أو اختصاص رصد الإجراءات التي تقوم بها الدول أو الإشراف عليها. لذا يُرجى تغيير لفظة "رصد" بعبارة "إبلاغ الجمعية العمومية".

١١. الفقرة ١١ (ب) و (ج) من منطوق القرار

السبب: تعارض الصين استخدام هدف النمو المحايد من حيث الكربون اعتباراً من ٢٠٢٠ كخط الأساس في خطة كورسيا. ونؤكد على أن الدول ينبغي لها أن تحدد لنفسها خط الأساس في خطة كورسيا وأن تعزز إجراءاتها تدريجياً بناءً على ظروفها الوطنية.

١٢. الفقرة ١٦ من منطوق القرار

السبب: ينبغي أن تحدد الدول الأعضاء، وليس المجلس، أساس هذه الإجراءات ومعاييرها من خلال المشاورات.

١٣. الفقرة ١٧ من منطوق القرار

السبب: ينبغي إجراء المراجعة الدورية كل ثلاث سنوات وفقاً لوثيقة "المبادئ التوجيهية لتصميم وتطبيق التدابير القائمة على السوق في مجال الطيران الدولي" (الواردة في ملحق القرار المتعلق بتغير المناخ) علاوة على المعلومات التي تقدمها الدول بشأن الموضوع، بدلاً من تنفيذها بطريقة بحيث "تقدم لجنة حماية البيئة التقارير ويقوم المجلس بالاعتماد". أما النتائج النهائية للتقييم فينبغي أن تحدها الدول الأعضاء.

في الفقرة ١٧ أ) تُستخدم عبارة "الهدف الطموح العالمي" لوصف الغرض من تنفيذ حزمة التدابير. ونظراً لأن الإيكاو قد قامت بوضع عدة أهداف طموحة منذ عام ٢٠٠٩، ليس من الواضح إلى أي منها تشير هذه الفقرة. فإذا كان المقصود هو هدف النمو المحايد كربونياً من ٢٠٢٠، فإن الصين تعارض ذلك بشدة.

١٤. الفقرة ١٨ من منطوق القرار

السبب: لا يحق للإيكاو منع الدول الأعضاء من استخدام تدابير السوق الأخرى لمعالجة انبعاثات الطيران. فإذا اعتمدت دولة ما آليات للسوق بخلاف تدابير التعويض، فعليها تجنب الازدواج الضريبي على انبعاثات الطيران الدولي حتى لا يتم تطبيق آليات السوق الخاصة بهذه الدولة على طائرات الدول الأخرى دون وجود اتفاقات متبادلة.

١٥. الفقرة ١٩ من منطوق القرار

السبب: ينبغي للمجلس مراجعة وتحسين الخطة بناءً على المعلومات ذات الصلة المقدمة من جانب الدول والمساعدة التي تقدمها الدول الأعضاء ولجنة حماية البيئة والهيئة الاستشارية الفنية. وليس لدى المجلس أي تفويض أو اختصاص للإشراف على تنفيذ خطة كورسيا في الدول الأعضاء، وبالتالي ينبغي تغيير كلمة "الإشراف" في الفقرة الفرعية هـ) لتصبح "تقييم الوضع".

لا يمكن أن يتم تنفيذ خطة كورسيا تنفيذاً فعالاً دون إجراء تقييمات علمية ومنطقية، كذلك لا بد من وجود آلية للحوار والتشاور بين الدول والمجلس، وبالتالي ينبغي إضافة الفقرات الفرعية التالية:

ز) اضطلاع المجلس، بناءً على المعلومات الواردة من الدول في هذا الشأن، ومن لجنة حماية البيئة حسب الاقتضاء، بوضع وتحديث مؤشر محدد/معايير محددة لعملية المراجعة وفقاً للمبادئ التوجيهية الواردة في الملحق بهذا القرار، لتمكين الجمعية العمومية من اتخاذ قرار؛

ح) اضطلاع المجلس، بناءً على طلب من الدول، بتحديد الوسائل الممكنة لمعالجة القضايا الناشئة عن تنفيذ خطة كورسيا لضمان التنمية المستدامة للطيران الدولي، تقادياً لنشوء عبء اقتصادي غير مواتٍ على الطيران الدولي؛

ط) ينبغي أن ينشئ المجلس آلية للحوار والمشاورات الفنية بين الدول والإيكاو بشأن النهج التي تطبقها الدول لتنفيذ خطة كورسيا، بما في ذلك خطوط الأساس والمعايير المحددة وطنياً لاعتماد وحدات الانبعاثات/وقود الطيران المستدام في ضوء ظروفها الوطنية والبحث العلمي لديها، وبطريقة ميسرة لا تتدخل في شؤونها وتحترم سيادتها الوطنية.

١٦. الفقرة ٢٠ من منطوق القرار

السبب: نظراً لأن اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ هي المجال الرئيسي لما يُتخذ عالمياً من إجراءات للتصدي لتغير المناخ، ينبغي تشجيع الدول على إيلاء الأولوية لاستخدام وحدات الانبعاثات المعتمدة بموجب كل من هذه الاتفاقية واتفاق باريس. ولا داعي لأن يتخذ مجلس الإيكاو قرارات مغايرة في هذا الشأن.

١٧. الفقرة ٢١ من منطوق القرار

السبب: الآجال الزمنية المحددة في المجلد الرابع من الملحق السادس عشر تحدد بصفة أساسية شروط الرصد والإبلاغ والتحقق. لذا ينبغي تغيير عبارة "فيما يتعلق بخطة التعويض عن الكربون في مجال الطيران الدولي" لتصبح "فيما يتعلق بالرصد والإبلاغ والتحقق".

ينبغي ألا تقتصر المساعدة على التدريبات فحسب، بل لا بد وأن تشمل أيضاً تقديم المساعدة المالية للبلدان النامية (هذا المطلب كان موجوداً في قرار الجمعية العمومية في الدورة السابقة. وللأسف، تم حذفه في هذه الدورة)، وكذلك عمليات التبادل وفهم الخبرات والدروس المستفادة من مختلف البلدان خلال تنفيذ خطة كورسيا.

١٨. الفقرة ٢٢ من منطوق القرار

السبب: تؤكد الصين على أن اعتماد وحدات الانبعاثات المؤهلة ووقود الطيران المستدام المؤهل يجب أن تحدده الدول ذات السيادة وفقاً للمعايير ذات الصلة بهذه المسألة. ويمكن أن توصي الإيكاو ببعض وسائل التعويض مراعاةً لبعض الاعتبارات، ولكن لا ينبغي لها اتخاذ قرارات نيابةً عن الدول ذات السيادة.