

俄罗斯联邦驻国际民航组织代表团

编号：533/16
国际民航组织秘书长
柳芳博士

尊敬的秘书长女士，

我荣幸地向您，作为国际民航组织第39届大会秘书长，提交俄罗斯联邦关于第A39-3号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划的保留声明，并重申俄罗斯联邦对于第A39-2号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化序言第10段和执行部分第6段中提及的“全球理想目标，即自2020年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平（CNG2020）”的保留。

与此同时，我深感失望地向您通报，俄罗斯联邦代表团谨在此陈述以下事实，即旨在澄清执行委员会关于议程项目22的报告中第22.2.34段（A39-WP/529）和22.3.36段（A39-WP/530）的提议（提出这些提议的目的是反映俄罗斯联邦在执行委员会会议期间所正式表达的立场）未得到考虑纳入。我们认为这是对一个主权国家代表团在大会期间所正式表达的立场不予尊重的表现，并谨希望俄罗斯代表团的发言在大会第39届会议（执行委员会会议和全会）会议记录中得到客观的反映。

谨向秘书长女士致以最崇高的敬意。

[签字]

A. A. Novgorodov

俄罗斯联邦驻国际民航组织理事会代表

2016年11月2日，蒙特利尔

附：俄罗斯联邦关于第A39-3号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划的保留声明，共3页。

**俄罗斯联邦关于第A39-3号决议：
国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —
全球基于市场的措施（MBM）计划的保留声明**

尊敬的秘书长女士，

俄罗斯联邦代表团借此机会向您和国际民航组织第39届会议所有与会者保证俄罗斯联邦代表团一直坚定不移地关注气候变化问题。在我国《京都议定书》义务下，俄罗斯联邦已超出国家一级二氧化碳减排的计划。与此同时，我们坚信，在应对气候变化这一全球挑战方面，国际民用航空界的努力必须侧重于旨在通过推进产业技术进步切实减少二氧化碳排放的行动，同时维护将全球一级改进飞行安全这一目标作为最高优先。

令我们真诚并深切感到遗憾的是，我们必须申明，尽管对决议案草案开展了磋商和预计的修改，我们对于以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）为基础的全球基于市场的措施（GMBM）实施后果的关切仍然存在。具体来讲，我们认为，以CORSIA为基础的GMBM拟议的实施办法会增加全球二氧化碳排放的绝对量。与此同时，采纳CORSIA会造成飞行安全水平降低，特别是在发展中国家，因为资金流出该产业会使技术进步缓慢。

我们还要再次强调我们对于2020碳平衡目标这一全球理想目标的关切，这是由于这一目标本质上是不可行的，没有任何科学依据证明有必要实现这样一个理想目标，这一点在决议执行部分第3段中得到间接承认。

据此，俄罗斯联邦代表团谨通知大会，我们不同意决议序言第14段的措辞、以及执行部分第5、9 g)、11、18、20和21段的措辞。因此，俄罗斯联邦没有办法宣布参加全球基于市场的措施拟议修订版的实施。我们尤其针对下列内容持保留：

1. 序言（第14段）

认识到决议欢迎“联合国气候变化框架公约（UNFCCC）下巴黎协定得到通过”，我们认为第14段的案文应如下：

“~~鉴于认识到《联合国气变公约》和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，清洁发展机制（CDM）以及《巴黎协定》下的新的市场机制有助于减少温室气体排放有助于减少温室气体排放的机制以实现国家自主贡献预案（NDCs）以支持同时刺激可持续发展，这将如《巴黎协定》第6条中所述，特别惠及发展中国家；~~”。

2. 执行部分第5段

鉴于国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施无论从实现环境目标的角度、还是对确保行业的可持续发展以及对飞行安全水平（尤其是在发展中国家）的不利影响程度来看，均未发生预计的效果，因此，我们认为CORSIA实施的试行和第一阶段应允许对全球基于市场措施（GMBM）在任何阶段实施的做法进行概念性重新思考的可能性。据此，我们认为执行部分第5段应如下：

“5. 决定开始实施一项全球基于市场的措施（GMBM）计划的试行和第一阶段，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式作为可能的备选办法之一来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于2020年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力；”。

基于上述原因，我们认为应在决议中增加下列段落：

“5之二 请理事会继续研究在实施全球基于市场措施（GMBM）方面能够最大程度符合决议22/1附件中所列的设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则的其他备选方案，并与国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的优劣做比较分析，并向国际民航组织第40届大会提交比较分析结果报告，以便对全球基于市场措施实施情况采取可能的纠正行动。”。

3. 执行部分第9 g) 段

显然对国际航空碳抵消和减排计划实施情况的定期分析其中应包括评估其是否符合决议22/1附件中所列的设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则。据此，执行部分第9 g) 段应如下：

“g) 从2022年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施情况，以检查它是否符合设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，包括审查它对国际航空增长的影响，应将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或遵守周期酌情作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其作出决定；”。

4. 执行部分第11段

根据《巴黎协定》第6章的规定，各国的抵消义务以其国家自主贡献为基础。据此，我们的意见是执行部分段落11应如下：

“11. 决定从2021年起在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施试行和第一阶段期间，每年在每个参与国国别自主国家贡献基础上计算需要预计在特定年份由航空器运营人自愿抵消的二氧化碳排放量，或以如下方法计算：”。

5. 执行部分第18段

如上文所述，对国际航空碳抵消和减排计划进行分析“以避免对国际航空造成不当经济负担”，其中应包括评估其是否符合决议22/1附件中所列的设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则。据此，我们的意见是执行部分第18段应如下：

“18. 决定为上文第9 g) 段提到的目的以及为推动避免对国际航空部门的可持续发展和该计划的环境有效性造成重大损害的不合理风险，理事会从2022年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划（CORSIA）进行一次定期审查，供大会审议，其中包括飞行安全和航空安保及不道德竞争等方面，并对CORSIA的环境效益进行评估，以便国际民航组织大会其后可审议其适用性的可行性问题。除其他外，定期审查应包括：”。

6. 执行部分第20段

根据《国际民用航空公约》第六章第37条，监测、报告与核查（MRV）、排放单位和排放登记库问题不涉及“航空器、人员、航路和辅助服务”，因此国际标准和建议措施不涵盖。因此，《公约》没有授予国际民航组织制定有关监测、报告与核查、排放单位和排放登记库的标准和建议措施（SARPS）的权力。据此，让理事会采取行动在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）下为监测、报告与核查“制定标准和建议措施”、包括简化的监测、报告与核查程序是不正确的，执行部分第20段中关于标准和建议措施的任何提及均应被删除。

7. 执行部分第21段

我们必须指出，国际民航组织理事会从来没有就《联合国气变公约》和《巴黎协定》下创立的机制内产生的排放单位“符合资格的使用时间和期限”进行过讨论或作出任何决定。此外，“使用时间”（vintage）这一用语在这些联合国文件中无一直接或间接地提及或考虑。因此，决议执行部分第21段中“符合资格的使用时间和期限”这一措辞必须被删除。

此外，俄罗斯联邦代表团谨再次重申并确认我们对决议22/1：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化序言第10段和执行部分第6段中所提及的“全球理想目标，即自2020年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平（CNG2020）”的保留。

我们将这一信息发给您，以便所述保留可以附加一份解释在文件《有效大会决议》（截至2016年10月7（6）日）附录A中得到反映，并且声明的案文在大会第39届会议（执行委员会会议和全会）报告和会议记录中提及。

谨向秘书长女士致以最崇高的敬意。

国际民航组织大会第39届会议俄罗斯联邦代表团签署。

俄罗斯联邦驻国际民航组织理事会代表

A. A. Novgorodov