

Заявление делегации Китая относительно

*Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области
охраны окружающей среды. Изменение климата*

и

*Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей
среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации*

Г-н Президент, уважаемые коллеги!

Китайская делегация высоко оценивает усилия председателя Ассамблеи, Президента Совета и Генерального секретаря по организации и проведению этой Ассамблеи.

Являясь крупнейшей развивающейся страной, Китай решительно поддерживает дело охраны окружающей среды в рамках деятельности международной авиации, а также меры реагирования на изменение климата. Мы полагаем, что корзина мер, охватывающих инфраструктуру, технологии, эксплуатационные усовершенствования, РМ, устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF), может значительно способствовать сокращению эмиссии авиации.

Сектор гражданской авиации Китая ведет активную работу по эффективному контролю авиационной эмиссии и привержен выполнению нашей национальной стратегии сохранения окружающей среды. После 39-й сессии Ассамблеи ИКАО мы вложили более 8 млрд юаней в виде прямых инвестиций в новые технологии, устойчиво производимое авиационное топливо, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктуру и рыночные механизмы, с тем чтобы оказать поддержку экологичному развитию в рамках комплексного подхода, который учитывает как симптомы, так и глубинные причины. В то же время, учитывая реально сложившуюся у нас ситуацию в области развития и принимая во внимание соответствующие стандарты ИКАО, мы разработали меры политики, способствующие созданию механизма мониторинга, отчетности и верификации (MRV). По состоянию на август 2019 года в Китае насчитывалось 3742 воздушных судна, средний возраст которых составляет менее 7 лет. В 2018 году потребление топлива в гражданской авиации составило 0,287 кг на тонно-километр, что представляет собой сокращение эмиссии CO₂ на 20 млн тонн по сравнению с показателями топливной эффективности в 2005 году и на 220 млн тонн по сравнению с топливной эффективностью 1978 года.

Китай всегда придерживался мнения, что сокращение эмиссии международной авиации является неотъемлемым компонентом глобального управления климатом, и поэтому мы должны следовать основным принципам этого процесса, включая принцип общей, но дифференцированной ответственности, равноправие и соответствующие возможности, а также консенсус международного сообщества относительно моделей глобального управления климатом, позволяющих государствам выбирать среднесрочные и долгосрочные цели и пути реализации, которые больше всего соответствуют их реальным условиям. Поэтому Китай выступает за создание такой международной системы сокращения авиационной эмиссии, которая позволила бы каждой стране вносить вклад в меру своих возможностей, обеспечивала бы справедливость и равноправие и способствовала взаимному обучению.

Китай выступает против любой схемы, которая отходит от реалий, с которыми сталкиваются государства, и будет осуществляться за счет легитимного права на развитие

развивающихся стран и стран с формирующейся рыночной экономикой. Мы полагаем, что цель достижения углеродно-нейтрального роста в 2020 году предусматривает только контроль за ростом объема выбросов, игнорируя при этом историческую ответственность развитых стран за выбросы и легитимные права на развитие развивающихся стран и стран с формирующейся рыночной экономикой. Это противоречит понятиям справедливости и равноправия, отстаиваемым международным сообществом, и подрывает взаимное доверие и сотрудничество между государствами-членами. Кроме того, это не способствует мобилизации государств-членов для участия в международной системе сокращения авиационной эмиссии.

Г-н Президент, уважаемые коллеги!

На этой сессии Ассамблеи, в ходе обсуждения вопросов охраны окружающей среды, особенно по пп. 16 и 17, относительно которых имеются значительные разногласия, не было обеспечено строгое соблюдение статьи 49 с) Чикагской конвенции, и мы не смогли полностью обсудить и изучить соответствующие документы, представленные Советом. Замечания и мнения государств не были сбалансированным образом отражены в резолюциях. Такая ситуация никогда ранее не наблюдалась на предыдущих сессиях Ассамблеи. Китайская делегация глубоко озадачена и разочарована этим.

С учетом вышеизложенного, китайская делегация делает следующее официальное заявление:

1. Делегация выступает против принятия на этой сессии Ассамблеи, без обсуждения и переговоров, двух резолюций: *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* и *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"*.

2. Делегация делает оговорки в отношении двух резолюций, только что принятых Ассамблеей, прежде всего в отношении пунктов, которые не являются справедливыми, осуществимыми и рациональными.

После заседания наша делегация представит в Секретариат наши оговорки в письменном виде. При условии проведения в будущем в ИКАО консультаций по этим двум резолюциям Китай оставляет за собой право изменить или отозвать наши оговорки по этим вопросам. В то же время Китай подчеркивает, что наши оговорки к этим резолюциям не подразумевают приостановку или уменьшение наших усилий по экологичному развитию авиации. Делегация просит Ассамблею полностью зафиксировать заявления государств об оговорках и полностью разместить их тексты на веб-сайте ИКАО.

И последнее, но не менее важное: делегация выражает искреннюю благодарность всем устным переводчикам, которые внесли значительный вклад в бесперебойное проведение наших заседаний.

Благодарим за внимание.

ОГОВОРКИ КИТАЙСКОЙ ДЕЛЕГАЦИИ ПО СЛЕДУЮЩИМ РЕЗОЛЮЦИЯМ 40-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

I. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

А именно:

1. Пункт 10 преамбулы

Причина: в 2009 году ИКАО уже установила долгосрочную цель повышения топливной эффективности на 2 % в год. В отсутствие убедительных доказательств осуществимости, экономической жизнеспособности и позитивного воздействия на международную авиацию, а также без анализа долгосрочных задач экологического развития различных государств, разработка эфемерных долгосрочных целей на основе принципа "сверху вниз" является и ненужной, и не осуществимой. Кроме того, в конце этого пункта следует добавить одно предложение: *"Признавая также, что некоторые государства обеспокоены вопросами справедливости и осуществимости цели сохранения на том же уровне чистой углеродной эмиссии, начиная с 2020 года, и высказали оговорки относительно этой цели"*.

2. Пункт 12 преамбулы

Причина: эти организации не могут представлять все авиационное сообщество, прежде всего авиационные предприятия развивающихся стран; в течение более 10 лет провозглашались лозунги, но убедительного анализа и обоснований представлено не было, а эти организации не предоставили материальных средств для реализации этих целей.

3. Пункт 21 преамбулы

Причина: кто проводил анализ? Возникали ли спорные моменты в процессе анализа? Полностью ли были отражены мнения экспертов? До тех пор, пока эти вопросы не прояснены и в ИКАО не достигнуто общего понимания, Китай не может приветствовать выводы анализа, упомянутого в этом пункте.

4. Пункт 25 преамбулы

Причина: концептуальное видение до 2050 года, упомянутое в CAAF/2, всего лишь демонстрирует волю различных сторон содействовать большему использованию SAF. Государства должны сами решать, будут ли они значительно увеличивать долю устойчиво производимых видов авиационного топлива, принимая во внимание свою национальную специфику и реалии. Это право государств, и это может способствовать более широкому применению SAF.

5. Пункт 28 преамбулы

Причина: обеспечение устойчивости тесно связано с национальными условиями и наличием ресурсов, поэтому единые критерии не отражают существующие реалии и не способствуют практической реализации. Вопросы сертификации SAF должны определяться самими суверенными государствами на основе соответствующих инструктивных материалов и спецификаций, и ИКАО может сыграть важную консультативную роль в этом процессе. Создание

и внедрение рыночных механизмов – это только одна из мер по сокращению авиационной эмиссии, которая не заменяет все меры и даже не является целью. Поэтому критерии устойчивости, сертификацию и оценку эмиссии в течение жизненного цикла SAF следует рассматривать в качестве важных элементов, содействующих устойчивому развитию гражданской авиации в целом, а не в качестве инструментов, обслуживающих внедрение CORSIA и других рыночных механизмов.

6. Пункт 2 а) постановляющей части

Причина: в соответствии с Чикагской конвенцией ИКАО является межправительственным учреждением, состоящим из государств-членов. Работая над вопросом эмиссии международной авиации, эта организация должна укреплять свое сотрудничество с другими организациями и повышать уровень синергии, а не пытаться претендовать на так называемое лидерство.

Кроме того, в свете того, что происходило в последние годы в рамках деятельности ИКАО, направленной на сокращение эмиссии международной авиации, Китай просит добавить подпункт: *Вновь подтверждает принцип суверенитета государств в международном сотрудничестве в области борьбы с изменением климата.*

7. Пункт 6 постановляющей части

Причина: отсутствие справедливости, научного обоснования и неосуществимость.

8. Пункт 8 постановляющей части

Причина: этот пункт постоянно появляется в соответствующих резолюциях предыдущих сессий Ассамблеи, но до настоящего момента ИКАО не проводила какой-либо субстантивной работы по этому вопросу, и в ходе этой сессии Ассамблеи не проводилось каких-либо обсуждений в соответствии с этим требованием. Китай просит Совет придать этой работе приоритетный характер в течение следующего трехлетия.

9. Пункт 9 постановляющей части

Причина: уже в 2009 году ИКАО установила долгосрочную цель повышения топливной эффективности на 2 % в год. Эта цель является уже достаточно амбициозной, и реальная необходимость разрабатывать другие долгосрочные цели отсутствует. Даже если необходимо разработать еще одну долгосрочную цель, она должна быть основана на анализе долгосрочных сценариев развития при низком объеме выбросов углерода в различных странах и учитывать исследования и анализ, проведенные Советом, относительно осуществимости, справедливости и наличия ресурсов оказания помощи развивающимся странам и странам с формирующейся рыночной экономикой, прежде чем Советом будут представлены рекомендации для обсуждения на Ассамблее.

10. Пункт 15 постановляющей части

Причина: государства-члены не обязаны оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки эмиссии международной авиации. Совет может только "просить", но не "предлагать" государствам оказывать поддержку, на основе уважения государственного суверенитета.

11. Подпункты 22 b) и c) постановляющей части

Причина: юридические, экономические и другие институциональные механизмы, в том числе в области авиационной безопасности, являются внутренним делом государств. ИКАО может "выступить с предложением", но не имеет право "просить" государства принимать определенные меры; государства также не имеют обязательства обмениваться информацией о "зеленых аэропортах" в рамках ИКАО.

12. Подпункты 23 c) и d) постановляющей части

Причина: ИКАО является межправительственной организацией, состоящей из государств-членов. Совет должен являться форумом для обмена информацией между государствами-членами, а не между аэропортами; какой информацией обмениваться должны решать сами суверенные государства, и нет необходимости заранее определять или указывать какие-либо темы. Для обеспечения экологической устойчивости аэропорты должны принимать меры на основе индивидуального подхода, учитывающего их местоположение и характеристики, а роль Совета ИКАО состоит в том, чтобы анализировать и сводить воедино передовую практику различных государств в качестве справочного материала, а не разрабатывать инструктивные материалы, оторванные от реальности.

13. Подпункты 25 f) постановляющей части

Причина: цель созыва СААФ/3 заключается в укреплении процесса обмена информацией и повышении доверия к устойчиво производимому авиационному топливу на основе развития сотрудничества. Без надлежащих исследований и изучения сценариев в различных странах, прежде всего с учетом национальных условий и особых потребностей развивающихся стран, и без разработки конкретных средств и дорожной карты оказания помощи развивающимся странам и странам с формирующейся рыночной экономикой, ИКАО не располагает достаточными возможностями для постановки количественной цели – в каком объеме SAF должны использоваться к 2050 году.

14. Подпункты 26 постановляющей части

Причина: адаптироваться к изменению климата придется государствам-членам, а не Совету. Поэтому Совету следует предложить государствам-членам определить воздействие и риски и предоставить им более широкие возможности для обмена информацией.

II. Сводное заявление постоянной политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

А именно:

1. Название

Причина: резолюции Ассамблеи должны быть инклюзивными. Поэтому название этой резолюции должно использовать общий термин "рыночные механизмы", а не конкретный термин "CORSIA".

2. Пункты 5, 6 и 7 преамбулы

Причина: с самого начала Китай выражал обеспокоенность и сомнения относительно легитимности и обоснованности разработки и содержания этого Стандарта. После голосования и принятия этого Стандарта Китай направил уведомление о различиях в соответствии со статьей 38 Чикагской конвенции. Китай принял к сведению, но не может приветствовать документы, указанные в трех вышеупомянутых пунктах.

3. Пункт 8 преамбулы

Причина: Китай "принял к сведению" или "отметил" создание TAB.

4. Пункт 18 преамбулы

Причина: будет ли разработка и внедрение CORSIA способствовать достижению целей Парижского соглашения, будет зависеть от результатов оценки, которые не следует предвосхищать заранее.

5. Пункт 2 постановляющей части

Причина: Китай просит добавить предложение в начале этого пункта: *"вновь подтверждает принцип суверенитета государств в международном сотрудничестве в области борьбы с изменением климата"*.

Китай выступает против исключения слов "и любых других мер", которые содержатся в соответствующей резолюции предыдущей сессии Ассамблеи.

6. Пункт 3 постановляющей части

Причина: Китай выступает против использования цели достижения углеродно-нейтрального роста с 2020 года в качестве базового уровня. Мы утверждаем, что государства должны сами определить базовый уровень CORSIA и наращивать свои усилия постепенно, с учетом национальных условий.

7. Пункт 4 постановляющей части

Причина: в этом пункте для описания цели внедрения пакета мер используется выражение "глобальная желательная цель". Учитывая, что с 2009 года ИКАО разработала множество желательных целей, непонятно, о какой именно из них идет речь в этом пункте. Если имеется в виду цель углеродно-нейтрального роста с 2020 года, то Китай решительно выступает против.

8. Пункт 5 постановляющей части

Причина: Китай выступает против использования цели достижения углеродно-нейтрального роста с 2020 года в качестве базового уровня CORSIA. Мы утверждаем, что государства должны сами определить базовый уровень CORSIA и наращивать свои усилия постепенно, с учетом национальных условий.

9. Пункт 6 постановляющей части

Причина: так как составление и представление государствами планов действий носит добровольный характер, Ассамблее не следует *"просить"* Совет *"следить"* за тем, что происходит с планами действий. Кроме того, Китай по-прежнему полагает, что определение термина *"топливо, отвечающее условиям CORSIA"* не имеет научной базы.

10. Пункт 7 постановляющей части

Причины: Совет не обладает мандатом и компетенцией для отслеживания и контроля действий государств. Предлагается заменить слово *"следить"* выражением *"докладывать Ассамблее"*.

11. Подпункты 11 b) и c)

Причина: Китай выступает против использования цели достижения углеродно-нейтрального роста с 2020 года в качестве базового уровня CORSIA. Мы утверждаем, что государства должны сами определять базовый уровень CORSIA и наращивать свои усилия постепенно, с учетом национальных условий.

12. Пункт 16 постановляющей части

Причина: основания и критерии этой работы должны определяться государствами-членами путем консультаций, а не Советом.

13. Пункт 17 постановляющей части

Причина: трехлетний периодический анализ должен проводиться в соответствии с приложением *"Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации"* (Приложение к резолюции об изменении климата), а также с учетом соответствующей информации, предоставляемой государствами, а не следуя подходу "САЕР докладывает, а Совет утверждает". Окончательные результаты оценки должны определяться государствами-членами.

В подпункте 17 а) для описания цели внедрения пакета мер используется выражение *"глобальные желательные цели"*. Так как с 2009 года ИКАО было разработано множество желательных целей, непонятно, о каких из них идет речь в этом пункте. Если речь идет о цели достижения углеродно-нейтрального роста с 2009 года, то Китай решительно выступает против.

14. Пункт 18 постановляющей части

Причина: ИКАО не имеет права запрещать государствам-членам использовать другие рыночные меры применительно к авиационной эмиссии. Если какое-либо государство внедряет рыночные механизмы, не являющиеся компенсационными мерами, оно должно избежать дублирующего налогообложения эмиссии международной авиации, с тем чтобы рыночные механизмы этого государства не применялись к воздушным судам других государств без взаимного согласия.

15. Пункт 19 постановляющей части

Причина: Совету следует пересмотреть и улучшить этот стандарт на основе соответствующей информации, предоставляемой государствами, и при помощи государств-членов, САЕР и ТАВ. Совет не обладает мандатом или компетенцией для надзора за внедрением CORSIA в государствах-членах, поэтому слова "осуществлять надзор" должны быть заменены на слова "проводить анализ".

Эффективное внедрение CORSIA не может быть обеспечено без научных и рациональных оценок и при отсутствии механизма диалога и консультаций между государствами и Советом, поэтому следует добавить следующие подпункты:

- g) Совет, на основе соответствующей информации от государств и, в соответствующих случаях, от САЕР, разрабатывает и обновляет конкретные показатели/критерии для анализа в соответствии с руководящими принципами, указанными в Приложении к настоящей резолюции, для принятия решения Ассамблеей;
- h) Совету по просьбе государств, определить возможные средства для решения вопросов, возникающих в ходе внедрения CORSIA, для обеспечения устойчивого развития международной авиации и во избежание неоправданного экономического бремени для международной авиации;
- i) Совету следует создать, с помощью неконфронтационного и неинтрузивного подхода, уважающего национальный суверенитет, механизм технического диалога и консультаций между государствами и ИКАО по вопросу способов, используемых государствами для внедрения CORSIA, включая определяемые ими базовые уровни и стандарты для сертификации единиц эмиссии/SAF с учетом их национальных условий и научных исследований.

16. Пункт 20 постановляющей части

Причина: так как РКИК ООН является основным инструментом глобальных действий по борьбе с изменением климата, следует призвать государства в приоритетном порядке использовать единицы эмиссии, упомянутые в РКИК ООН и Парижском соглашении. Отсутствует необходимость, чтобы Совет ИКАО принимал другие решения по этому вопросу.

17. Пункт 21 постановляющей части

Причина: сроки, указанные в томе IV Приложения 16, в основном устанавливают требования к мониторингу, отчетности и верификации (MRV), поэтому слова "в целях внедрения CORSIA" должны быть заменены словами "в целях осуществления MRV".

Помощь должна включать не только подготовку персонала, но и финансовую помощь развивающимся странам (это требование было указано в резолюции предыдущей сессии Ассамблеи, но к сожалению, оно было удалено на этой сессии), а также обмен опытом и уроками различных стран и их изучение в ходе внедрения CORSIA.

18. Пункт 22 постановляющей части

Причина: Китай утверждает, что сертификация отвечающих критериям приемлемости единиц эмиссии и SAF должна осуществляться суверенными государствами на основе соответствующих критериев. ИКАО может рекомендовать компенсационные меры, которые следует рассмотреть в предпочтительном порядке, но не может принимать решения за суверенные государства.

— КОНЕЦ —