



## 大会 — 第 41 届会议

### 全会

#### 议程项目 8：成员国代表团发言

#### 俄罗斯联邦的发言

(由俄罗斯联邦提交)

主席先生，

秘书长先生，

尊敬的代表们、女士们、先生们！

我代表俄罗斯联邦代表团热烈欢迎所有与会者和观察员参加国际民航组织第 41 届大会，并再次表示希望我们本着友谊和相互理解、合作和相互支持的精神开展工作。

与此同时，我必须讲以前在国际民航组织大会厅里可能从未听到过的一些事情。请仔细聆听。

近年来，我们目睹了一个稳定的趋势，即一些国家正试图利用国际民航组织作为对在国内和国际问题上追求独立政策的国家施加政治压力的工具。

我请所有代表思考我们现在所说的关于本组织持续存在的前景，即作为国际航空界加强世界各国和人民之间的友谊和了解的论坛，以便国际民用航空可以安全有序的方式发展，国际航空运输服务可以建立在机会均等的基础上健康、经济地运行。在这方面，我要重申《芝加哥公约》序言中的历史性话语，即“国际民用航空未来的发展能够极大地有助于建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用则会构成对普遍安全的威胁”。

我愿相信，大会将强烈谴责一些国家团体的代表所发布的公开声明，他们试图摧毁其他国家的民用航空，以及这些国家的行动，包括在针对国家歧视的基础上施加禁用主权空域。

由于这些行动，以前存在的超过 5 000 万平方公里的空域，占地球总空域的 10%或世界所有国家国家空域的 37.5%，已不复存在。在这 5 000 万平方公里中，有 2 600 万平方公里由俄罗斯联邦控制，在其境内有着连接欧洲和北美国家与东南亚国家（世界经济增长中心）的最短航线。

---

<sup>1</sup> 俄文版由俄罗斯联邦提供。

应指出的是，俄罗斯作为世界上国土面积最大、航空工业和航空人才培养体系发达的国家，受外部负面因素影响最小。因此，尽管 COVID-19 大流行导致国际航空运输量减少，但 2021 年俄罗斯联邦民用航空部门的国内航空运输量增长了 20% 以上，超过了 2019 年实现的水平。同时，仅在远东联邦区就形成了 535 条航线网络，将在 2022-2025 年间分期开发。

此刻，国际民航组织成员国的历史使命是制止个别国家的破坏性行为，以挽救本组织及其在过去 78 年中加强国际合作方面的杰出成就。

除非本组织面临的这些重大挑战得到解决，否则我们无法有效地继续为国际民用航空的可持续发展共同努力；我们无法团结起来应对气候变化对人类构成的威胁；最重要的是，我们将使本组织未来的工作贬值。

有鉴于此，俄罗斯联邦希望国际民航组织大会通过一项决议，即影响国际民用航空的单方面限制措施与《国际民用航空公约》的规定不相容，并根据该决议，呼吁那些国家立即停止违反《芝加哥公约》，以恢复其在国际民航组织所有成员国的适用。

我们都清楚地记得，通过国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的主要条件之一是它应是“一个单一的全球碳抵消制度，而不是国家和地区各种基于市场的措施的拼凑”，如国际民航组织 A40-19 号大会决议的序言所述。但是今天我们看到了什么？欧盟和英国不仅不打算废除其排放交易系统（ETS），而且还在增加其他国家航空公司的税收负担。在此背景下，我们正在讨论国际航空二氧化碳减排长期理想目标的各种综合情景，行业必须为此支付空前的高额账单——金额在 2 740 亿美元至 1.5 万亿美元之间。

我要强调，俄罗斯联邦一贯支持国际民航组织所有成员国参与国际民用航空的和谐技术发展。长期理想目标（LTAG）的所有情景都假设了一系列与行业技术发展相关的要素，因此俄罗斯联邦支持在全面评估对该行业的可持续发展（特别是在发展中国家）可能造成的后果之后通过这一目标。

同时，我们认为并行实施 CORSIA 和长期理想目标项目无疑会给行业带来不可持续的负担。

在这方面，俄罗斯联邦提议大会考虑从 CORSIA 向长期理想目标演进过渡的情景。众所周知，火灾每年向大气排放的温室气体量与国际民用航空排放量相同。我想提请大会注意这样一个事实，即俄罗斯过去曾多次提议建立一项对抗森林火灾和其他自然灾害的国际航空服务，这将抵消国际民用航空的所有碳排放，包括其他温室气体，从而早在本世纪中叶就可实现国际民航部门的碳中和。

我想借此机会向所有代表团保证，俄罗斯联邦一直并将继续在相互尊重和考虑国家利益的基础上，包括在国际民航组织的主持下，对所有形式的互利国际合作持开放态度。

最后，我希望国际民航组织大会第 41 届会议的所有与会者本着友谊和相互理解的精神，为造福世界航空界开展有效和富有成果的工作。

谢谢！