

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****АВИАЦИОННАЯ ЭМИССИЯ**

(Представлено Колумбией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего рабочего документа – подтвердить позицию Колумбии относительно ведущей роли, которую ИКАО следует по-прежнему играть в ограничении или уменьшении воздействия производимой авиацией эмиссии парниковых газов, применяя при этом сбалансированный подход, который также предусматривает упорядоченный и безопасный рост международной гражданской авиации. Колумбия также поддерживает рекомендации ИКАО по торговле квотами на эмиссию в отношении международной авиации при условии, что авиакомпании других государств станут участниками такой программы при общем согласии, поскольку какие-либо обязательные требования в этой связи привели бы к значительным задержкам роста гражданской авиации в развивающихся странах.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) изменить Глобальный аэронавигационный план ИКАО, изложив основные положения рабочей программы, направленные на уменьшение количества сжигаемого топлива и объема эмиссии. Обратиться с просьбой к государствам и региональным группам ускорить принятие мер по повышению эффективности воздушного движения и снижению загруженности аэропортов. Это наиболее быстрый способ добиться ощутимых результатов в снижении авиационной эмиссии в местном и глобальном масштабе;

б) рекомендовать государствам содействовать проведению научно-исследовательских работ и поддерживать применение рентабельных рыночных мер;

с) являясь лидером в вопросах воздействия авиации на окружающую среду, ИКАО следует по-прежнему проводить работу по достижению целей своего концептуального видения в отношении обеспечения надежного, безопасного и устойчивого развития гражданской авиации путем сотрудничества со своими государствами-членами. Договаривающимся государствам рекомендуется рассмотреть пути более эффективного контролирования авиационной эмиссии в своих авиакомпаниях.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды" (Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире)
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	<i>Резолюция A35-5</i> Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата 15-е совещание Конференции Сторон (COP 15) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация играет важнейшую роль в экономическом развитии мира. Каждый год миллиарды пассажиров и 40 % от общего объема мирового экспорта перевозятся по воздуху, создавая и преобразовывая новые возможности и рынки по всему миру.

1.2 Учитывая важность обеспечения экологичности авиации, государства и отрасль проводят работу по более эффективному решению проблем, связанных с воздействием на окружающую среду, в условиях высокого роста объема перевозок за последние десятилетия. Например, за последние 40 лет уровень авиационного шума понизился на 75 %, а топливная эффективность повысилась на 70 %.

1.3 Воодушевленная этими достижениями и сознавая необходимость принятия новых обязательств в области окружающей среды, соразмерных с быстрым темпом роста международной авиации, 35-я сессия Ассамблеи ИКАО в октябре 2004 года единогласно утвердила *резолюцию А35-5*, в которой устанавливались задачи в области окружающей среды в части ограничения или уменьшения воздействия авиационного шума, влияния эмиссии на местное качество воздуха и влияния выбрасываемых авиацией парниковых газов. Ассамблея также признала, что Договаривающиеся государства уже приняли ряд мер, направленных на решение проблем авиационной эмиссии в своих авиакомпаниях посредством сотрудничества и взаимных договоренностей. Вследствие этого Ассамблея настоятельно рекомендовала государствам "воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном развитии международной гражданской авиации". На 36-й сессии Ассамблеи ИКАО в сентябре 2007 года Колумбия представила рабочий документ совместно с Канадой, Панамой, Соединенными Штатами Америки и Японией, в котором государствам предлагалось воздерживаться от взимания сборов за парниковый газ в одностороннем порядке, а также ИКАО предлагалось поддержать их позицию по торговле квотами на эмиссию и принцип общего согласия.

1.4 Несмотря на то, что на 15-м совещании Конференции Сторон (COP 15) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, состоявшемся 7–18 декабря 2009 года, не было достигнуто согласие по бункерному топливу, ИКАО продолжает выполнять свой план действий по решению проблем, влияющих на изменение климата.

1.5 В связи с итогами COP 15 Президент Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес подчеркнул тот факт, что государства по-прежнему верны своим обязательствам продолжать работу в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и в рамках ИКАО, направленную на контролирование эмиссии, производимой международной гражданской авиацией, с тем чтобы сделать развитие отрасли воздушного транспорта экологически устойчивым.

1.6 Аналогичным образом на Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата, проведенном в Штаб-квартире ИКАО 7–9 октября 2009 года, государства, на которые приходится 93 % коммерческих воздушных перевозок, согласились принимать дальнейшие меры по снижению воздействия авиации на изменение климата в сотрудничестве с отраслью воздушного транспорта в рамках таких инициатив, как: установление всемирной задачи по повышению топливной эффективности ежегодно на 2 % до 2050 года; всемирный стандарт на CO₂ для воздушных судов; рамки рыночных мер для международной авиации; меры по оказанию помощи развивающимся государствам с целью облегчения им доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала; и постоянная дополнительная работа по разработке и производству альтернативных видов топлива для авиационного сообщества, что сделает его первым сектором, использующим эти виды топлива в глобальном масштабе.

1.7 Для того чтобы авиация успешно решала проблемы, которые возникают в связи с увеличением объемов эмиссии, ИКАО должна заручиться сотрудничеством Договаривающихся государств в контролировании воздействия авиационной эмиссии посредством мер по повышению эффективности, внедрению технических и эксплуатационных усовершенствований, использованию альтернативных видов топлива и применению политики международного характера, учитывая при этом взаимозависимости, присущие действиям, направленным на уменьшение воздействия шума и эмиссии на окружающую среду.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Выполнение задачи по уменьшению воздействия шума и эмиссии на окружающую среду зависит от технической помощи и содействия Договаривающимся государствам в проведении научных исследований и разработок в основных областях с целью обеспечения более правильного понимания проблемы и определения необходимых параметров для оценки воздействия производимой авиацией эмиссии парниковых газов и разработки более экологически эффективных двигателей (конструкция воздушных судов), а также усовершенствованных систем CNS/ATM для воздушного транспорта на своевременной и надежной основе. Именно благодаря таким техническим усовершенствованиям было успешно решено большинство влияющих на экологию проблем в областях, подверженных наиболее серьезному воздействию на окружающую среду, и самым рентабельным образом.

2.2 Более того, в феврале 2007 года Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) завершил разработку инструктивных указаний по торговле квотами на эмиссию. В марте прошлого года Совет утвердил проект упомянутого документа, в предисловии которого отмечалось, что, по мнению большинства членов Совета, программы торговли квотами на эмиссию должны применяться к авиакомпаниям других государств только по взаимному согласию. Согласно своей ведущей роли ИКАО следует продолжать работу по рыночным мерам путем рассмотрения взаимосвязей между различными программами торговли квотами на эмиссию, введенными в государствах и/или регионах.

2.3 Что касается сборов за эмиссию парниковых газов, что все еще является предметом крупного правового спора, САЕР отметил, что такие сборы намного менее выгодны, чем торговля квотами на эмиссию.

2.4 Важно понимать, что меры, принимаемые для контролирования воздействия авиационной эмиссии, связаны со значительными расходами и приводят к снижению экономического роста, учитывая экономические условия в развивающихся странах. Необходимо принимать во внимание последствия экологических мер для развивающихся стран, что обуславливает целесообразность подхода, основанного на общем согласии.

2.5 Договаривающиеся государства должны уважать право каждого из них определять наилучший способ контролирования авиационной эмиссии в своих авиакомпаниях. В свете различных опыта и структур авиационного сектора во всем мире неизбежно будет существовать широкий диапазон задач и мер. Решения проблемы эмиссии, производимой международной авиацией, можно найти, если ИКАО и ее государства-члены путем консультаций и сотрудничества придут к взаимопониманию относительно соответствующих действий.