



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**

**РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ГЛОБАЛЬНОГО ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА  
В РАМКАХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Китайской Народной Республикой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Изменение климата оказывает влияние на благосостояние человечества и устойчивое развитие в глобальном масштабе. Эта проблема носит экологический характер, однако более важным аспектом является проблема роста, возникающая в процессе развития человеческого потенциала. Цели и задачи ИКАО заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и оказании содействия процессу планирования и развития международного воздушного транспорта. РКИК ООН, Киотский протокол (КП) и Балийский план действий (БПД) служат исходными правовыми рамками и предпосылкой для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации; принцип "общей, но дифференцированной ответственности (CBDR)" является основополагающим принципом для ведения переговоров и сотрудничества в области эмиссии ПГ международной авиации, а обеспечение справедливости является ключевым элементом решения этой проблемы. Развитым странам следует возглавить деятельность по значительному уменьшению углеродного следа, что обеспечит достаточно возможностей для развития международной авиации в развивающихся странах, оказывать финансовую поддержку и обеспечить передачу технологий развивающимся странам. Китай на протяжении длительного времени находится на пути устойчивого развития и в рамках поддержки и оказания содействия развитию воздушного транспорта добился очень весомых результатов и внес значительный вклад в решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) вновь подтвердить, что РКИК ООН, КП и БПД являются исходными правовыми рамками и предпосылкой для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации. Принцип CBDR является фундаментальным принципом решения проблемы ПГ международной авиации. ИКАО следует рассматривать эмиссию ПГ международной авиации в рамках РКИК ООН и в соответствии с принципом CBDR; подчеркнуть, что развитые страны несут ответственность за предыдущие объемы эмиссии, играют ведущую роль в существенном сокращении объема эмиссии и соблюдают свои обязательства по оказанию финансовой поддержки и передаче технологий развивающимся странам;

<p>b) подтвердить, что цель обеспечения топливной эффективности или показатели совокупного объема эмиссии международной авиации за прошлые периоды на душу населения будут наиболее реальными вариантами, обеспечивающими возможность интеграции контроля за эмиссией в процесс развития; просить развитые страны принять и обеспечить практическую реализацию обязательств по достижению целей углеродно-нейтрального прироста и уменьшению абсолютного объема эмиссии и подчеркнуть, что цели углеродно-нейтрального прироста (УНП) и уменьшение абсолютного объема эмиссии не предназначены для развивающихся стран;</p> <p>c) подтвердить, что смягчение последствий, адаптация, финансовая поддержка и передача технологий имеют одинаково важное значение; сотрудничать и принимать участие в переговорах РКИК ООН, с тем чтобы к 38-й сессии Ассамблеи ИКАО пересмотреть переговорные рамки, касающиеся международной авиации и изменения климата, уделив при этом особое внимание адаптации, финансовой поддержке, передаче технологий и активному изучению и созданию соответствующих механизмов;</p> <p>d) подтвердить, что страны добровольно выбирают корзину мер и самостоятельно принимают решение относительно проблемы авиационной эмиссии парниковых газов с учетом их национальных обстоятельств; подтвердить актуальность положений добавления L резолюции A36-22 Ассамблеи, утвержденной 36-й сессией Ассамблеи ИКАО; в срочном порядке изучить и в полной мере продемонстрировать последствия применения рыночных мер (РМ) на развитие международной авиации, в частности в развивающихся странах; рекомендовать развитым странам возглавить деятельность по практическому применению РМ, таких как взаимная торговля квотами на эмиссию, и добиться наглядного прогресса для совместного использования этих мер в будущем; и выступить против одностороннего и недифференцированного обязательного внедрения системы торговли квотами на эмиссию в глобальном масштабе.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С <i>"Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Изменение климата оказывает влияние на благосостояние человечества и устойчивое развитие в глобальном масштабе и является одной из наиболее сложных проблем, стоящих перед человечеством, которая обуславливает необходимость принятия международным сообществом активных мер. Изменение климата является экологической проблемой, однако наиболее важным аспектом является проблема роста, которую следует и можно рассматривать лишь в процессе развития. Цели и задачи ИКАО заключаются в разработке принципов и методов международной аэронавигации и оказании содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта.

1.2 *Декларация и рекомендации, утвержденные Советом высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM), проходившем в октябре 2009 года,*

подтверждают принцип "общей, но дифференцированной ответственности" (CBDR) и тот факт, что развитые страны выступают инициатором в деле сокращения объема эмиссии. Совещание определило среднесрочную и долгосрочную желательные цели с точки зрения повышения топливной эффективности и внесло предложение о необходимости учета особых национальных условий развивающихся стран и их соответствующих возможностей, а также устойчивого развития международной авиации. Кроме того, *рекомендациями* НЛМ предусматривается дополнительное рассмотрение мер по оказанию помощи развивающимся странам.

1.3 Разработка механизма уменьшения объема различных видов эмиссии может привести к достижению общей цели уменьшения объема эмиссии, однако решение текущих проблем послужит основой для обсуждения будущих проблем. В настоящее время следует отразить аспекты справедливости, которые станут ключевым элементом решения этой проблемы. Развитым странам следует принять ответственность за их совокупный объем эмиссии за предыдущий период и существующий высокий объем эмиссии на душу населения. С другой стороны, перед развивающимися странами будут стоять серьезные задачи по улучшению экономического положения населения и стимулированию развития международного воздушного транспорта; иными словами, эмиссия международной авиации развивающихся стран в первую очередь является эмиссией "выживания", позволяющей населению этих стран удовлетворять базовые потребности в полетах за рубеж.

## 2. ОБЩАЯ ПОЗИЦИЯ КИТАЯ ОТНОСИТЕЛЬНО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

2.1 Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), Киотский протокол (КП) и Балийский план действий (БПД) представляют собой исходную юридическую основу и предпосылку для решения проблем эмиссии ПГ международной авиации. Принцип "общей, но дифференцированной ответственности (CBDR)" является фундаментальной нормой, которая играет ведущую и ключевую роль в решении проблемы изменения климата. Согласно статье 2.2 КП развитым странам (сторонам, включенным в приложение I) следует возглавить деятельность по существенному сокращению объема эмиссии ПГ международной авиации и выполнять свои международные обязательства по оказанию развивающимся странам финансовой и технической поддержки и поддержки в области наращивания возможностей, с тем чтобы расширить внутренний потенциал развивающихся стран по решению проблем международной авиации и изменения климата.

2.2 В свете условий и положений РКИК ООН и КП следует учитывать особые условия развивающихся стран. Между развивающимися и развитыми странами имеются существенные различия с точки зрения совокупного общего объема эмиссии за предыдущий период, объемов перевозок на душу населения, объема эмиссии на душу населения, авиационной техники, инфраструктуры, количества воздушных судов на душу населения, средств и т. д. В полной мере осознавая и уважая потребности в авиаперевозках в целях развития людских ресурсов развивающихся стран, развитым странам следует возглавить деятельность по уменьшению объема эмиссии, уважать свои международные обязательства и оказывать развивающимся странам поддержку в области финансирования, передачи технологий и наращивания возможностей в целях оказания развивающимся странам содействия в деятельности по повышению топливной эффективности.

2.3 Следует в полной мере поддержать *Декларацию и рекомендации* совещания НЛМ, утвержденные в октябре 2009 года. ИКАО следует пересмотреть рамки будущих переговоров с

целью обеспечить всеобъемлемость повестки дня и баланс интересов. В частности, следует подчеркнуть, что меры по смягчению последствий, адаптации, финансовой поддержке и передаче технологий в равной степени важны и что необходимо уточнить некоторые положения: во-первых, ответственность и целевые показатели уменьшения объема эмиссии развитых стран, которые возглавят деятельность по уменьшению эмиссии, должны четко свидетельствовать об их решимости; во-вторых, следует создать эффективные механизмы, гарантирующие увеличение масштабов оказания развитыми странами развивающимся странам поддержки в финансовой и технической областях и в области передачи технологий и наращивания возможностей; в-третьих, следует провести обстоятельное обсуждение вопроса об адаптации, в частности, для оказания поддержки развивающимся странам в реализации адаптационных мер при строительстве аэропортов и в рамках организации воздушного движения.

2.4 ИКАО следует уделять приоритетное внимание развитию международного воздушного транспорта с учетом положений статьи 44 Чикагской конвенции, касающейся целей и задач ИКАО. Наряду с глобальными желательными целями цель повышения топливной эффективности и показатели совокупного объема эмиссии международной авиации за предыдущий период на душу населения будут наиболее подходящими мерами, обеспечивающими интеграцию контроля эмиссии в процесс развития. Цели, предусматривающие использование одностороннего подхода к уменьшению объема эмиссии, станут препятствием на пути развития, и в этой связи они не являются практичными и обоснованными. Китай предлагает развитым странам принять и практически выполнить обязательство по достижению цели углеродно-нейтрального прироста (УНП) или уменьшения абсолютного объема эмиссии, однако к развивающимся странам это не относится.

2.5 Из всех мер по обеспечению устойчивого развития международной авиации наиболее реальные возможности эффективного и непосредственного уменьшения объема эмиссии обеспечиваются технологией и мерами эксплуатационного характера. Китай считает, что меры технического и эксплуатационного характера могут внести существенный потенциальный вклад в деятельность развивающихся стран по сокращению объема авиационной эмиссии и их использование по-прежнему является основной задачей и наилучшим выбором в рамках осуществляемой в настоящее время деятельности по сокращению объема эмиссии. Китай признает положительную роль рыночных мер (РМ) в целях уменьшения объема эмиссии, однако считает, что РМ внедрять не следует до тех пор, пока не будет обстоятельно изучен вопрос о последствиях использования РМ на развитие, особенно на развитие международной авиации в развивающихся странах. Кроме того, развитым странам следует возглавить деятельность по взаимному применению РМ и достичь наглядного прогресса в целях их совместного использования в будущем. Китай выступает против одностороннего, недифференцированного и обязательного внедрения торговли квотами на эмиссию в глобальном масштабе.

### **3. КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР. ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ КИТАЕМ МЕРЫ И ДОСТИЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ КОНТРОЛЯ ЭМИССИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ**

3.1 Для Китая "устойчивое развитие" гражданской авиации означает "развитие гражданской авиации в направлении создания ресурсосберегающей и экологичной отрасли за счет активного содействия энергосбережению и сокращению объема эмиссии". В настоящее время ведомство гражданской авиации Китая (ВГАК) мобилизует средства и реализует меры в рамках своих полномочий и возможностей в целях уменьшения объема авиационной эмиссии, что, в частности, предусматривает разработку "плана по уменьшению потребления энергии и объема

авиационной эмиссии ПГ"; создает свою систему сбора данных, определяет процедуры мониторинга и оценки потребления энергии и эмиссии в рамках авиационной отрасли Китая; усиливает надзор и механизм управления в отношении авиакомпаний и аэропортов; расширяет масштабы гибкого использования воздушного пространства в целях уменьшения дистанций полета; поощряет замену работы ВСУ использованием наземных источников питания и установок кондиционирования воздуха в целях уменьшения объема поверхностной эмиссии; и активно пропагандирует свои программы энергосбережения и уменьшения объема эмиссии в рамках отрасли.

3.2 Результатом деятельности ВГАК по маршрутизации воздушных судов с использованием "спрямленных и эффективных маршрутов" в 2009 году стало уменьшение пролетной дистанции в целом на 15,8 млн км, в результате чего было сэкономлено 88 000 т топлива, а объем эмиссии CO<sub>2</sub> примерно уменьшился на 280 000 т. В результате реализации опытной программы, предусматривающей замену использования ВСУ наземными источниками питания и установками для кондиционирования воздуха в таких международных аэропортах, как Пекин столичный (PEK), Шанхай Пудонг (PVG) и Гуанчжоу Байян (CAN), в 2009 году было сэкономлено 38 000 т топлива, а объем эмиссии CO<sub>2</sub> уменьшился на 120 000 т. Следуя примеру ВГАК, авиакомпании Китая одна за одной принимают меры по повышению эффективности полетов и/или компенсации углеродного следа в рамках программы "Экологичный полет". Предпринимаемые действия предусматривают постоянную оптимизацию структуры маршрутов полетов и уменьшение полетных дистанций. Кроме того, авиакомпании Китая вводят в эксплуатацию новые типы воздушных судов и двигателей и снимают с эксплуатации старые типы, несмотря на финансовые трудности, и в настоящее время средняя календарная наработка парка воздушных судов Китая составляет менее восьми лет, что намного лучше средней календарной наработки мирового парка.

3.3 ВГАК будет наращивать усилия по дальнейшему уменьшению объема эмиссии углерода посредством международного сотрудничества в области разработки и развертывания производства альтернативных видов авиационного топлива.

#### **4. РЕКОМЕНДАЦИЯ**

4.1 Ассамблее предлагается рассмотреть и принять для включения в резолюцию текст пп. а) – d), предлагаемый в разделе "Краткая справка".