

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****СОБЫТИЯ В ДРУГИХ ОРГАНАХ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ, СВЯЗАННЫЕ  
С ОХРАНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представлена информация о происшедших после 37-й сессии Ассамблеи событиях, связанных с работой ИКАО в области окружающей среды, проделанной в рамках сотрудничества с другими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями, а также о событиях, имевших место в процессе реализации Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН).

ИКАО и ее государствам-членам необходимо четко заявить о своей обеспокоенности в отношении ведущихся в ходе реализации РКИК ООН дискуссий о мобилизации доходов для финансирования деятельности, связанной с изменением климата, и использовании международной гражданской авиации в качестве потенциального источника средств для такого финансирования, и не допустить таким образом несоразмерно больших ожиданий в этом отношении. Эта обеспокоенность также должна быть отражена в тексте резолюции Ассамблеи по международной авиации и изменению климата.

Информация, касающаяся участия ИКАО в инициативе по обеспечению климатической нейтральности Организации Объединенных Наций, приводится в отдельном рабочем документе Ассамблеи (A38-WP/33), Инициатива по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

a) отметить продолжающееся сотрудничество ИКАО с другими органами ООН, особенно в области международной авиации и изменения климата, согласно просьбе, изложенной в резолюции A37-19 Ассамблеи;

b) поддержать продолжение сотрудничества ИКАО с другими органами ООН и международными организациями;

c) просить государства-члены четко заявить в рамках процесса РКИК ООН о своей обеспокоенности в связи с использованием международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации средств на долгосрочное финансирование связанных с климатом мер, с тем чтобы не допустить целенаправленного непропорционального использования международной авиации в качестве источника таких поступлений;

d) просить государства-члены информировать свои делегации Сторон процесса РКИК ООН о том, что делается в ИКАО по вопросу международной авиации и изменения климата, и согласовывать их позиции;

e) рассмотреть информацию, содержащуюся в данном документе, в целях обновления резолюции A37-19 Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Решения других органов ООН и международных организаций могут повлечь за собой финансовые последствия для международной авиации
<i>Справочный материал</i>	A38-WP/31, <i>Помощь государствам. Авиация и изменение климата</i> A38-WP/33, <i>Инициатива по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций</i> A38-WP/34, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО, связанных с охраной окружающей среды. Изменение климата</i>

## 1. РАМОЧНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОБ ИЗМЕНЕНИИ КЛИМАТА (РКИК ООН)

1.1 ИКАО продолжала свое сотрудничество в рамках процесса, предусмотренного РКИК ООН, посредством внимательного отслеживания событий и регулярного предоставления информации и обзоров по вопросам международной авиации или тем вопросам, которые связаны с международной авиацией.

1.2 В рамках процесса РКИК ООН и Киотского протокола к ней предусматривается созыв ежегодных конференций сторон РКИК ООН (COP), проводимых совместно с Конференцией сторон, действующей в качестве Совещания Сторон Киотского протокола (CMP). После предыдущей Ассамблеи ИКАО проведены совещания COP16/CMP6 в Канкуне (Мексика) в декабре 2010 года, COP17/CMP7 в Дурбане (Южная Африка) в декабре 2011 года и COP18/CMP8 в Дохе (Катар) в декабре 2012 года.

1.3 В дополнение к Конференции COP проводились совещания вспомогательных органов, в том числе совещания Вспомогательного органа для консультирования по научным и техническим аспектам (SBSTA) и Специальной рабочей группы по долгосрочным мерам сотрудничества (AWG-LCA), в центре внимания которых находились ключевые элементы Балийского плана действий, принятого в 2007 году; единый подход к долгосрочным мерам сотрудничества; совершенствование процессов адаптации и предотвращения изменения климата; финансирование, передача технологий и наращивание потенциала. Конференции CMP дополнялись совещаниями Специальной рабочей группы по дальнейшим обязательствам сторон, включенных в Приложение I согласно Киотскому протоколу (AWG-KP), проводимыми с целью рассмотреть обязательства по сокращению выбросов развитыми странами (стороны Приложения I) после окончания первого периода обязательств по Киотскому протоколу (2008–2012 гг.).

1.4 AWG-LCA и AWG-KP завершили свою работу и их полномочия были прекращены на Конференции в Дохе, а недавно созданная Специальная рабочая группа по Дурбанской платформе для более активных действий (ADP) продолжила работу по принятию к 2015 году юридически обязательного в глобальном масштабе соглашения по вопросам изменения климата, которое могло бы начать действовать с 2020 года.

1.5 В декабре 2012 года Конференция в Дохе приняла пакет решений, получивших название "Дохийский климатический портал", которые включают в себя:

- a) поправки к Киотскому протоколу, предусматривающие второй восьмилетний период обязательств (2013–2020 гг.); пересмотр не позднее 2014 года обязательств сторон, включенных в Приложение I; продолжение использования в рамках Киотского протокола гибких механизмов;
- b) продолжение выполнения в течение еще одного года, т. е. до конца 2013 года программы по долгосрочному финансированию климатических мероприятий; дополнительное изучение вариантов обеспечения к 2020 году ежегодной мобилизации 100 млрд долл. США за счет привлечения различных потенциальных источников финансирования;
- c) определить план работы над процессом ADP, который охватывает: элементы переговорного текста, которые должны появиться к декабрю 2014 года; переговорный текст, который должен появиться до мая 2015 года, и имеющее

обязательную юридическую силу соглашение в связи с изменением климата, которое должно быть принято на Конференции COP21 в декабре 2015 года и начнет действовать с 2020 года.

1.6 После предыдущей Ассамблеи ИКАО продолжала регулярно направлять совещаниям SBSTA сообщения<sup>1</sup> о последних событиях в ИКАО в области международной авиации и изменения климата. Несколько сторон высказались в поддержку продолжения работы в этой области ИКАО и Международной морской организации (ИМО). Некоторые другие стороны рекомендовали ИКАО и ИМО руководствоваться в своей работе принципом общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) в рамках РКИК ООН. На Конференции в Дохе SBSTA девятый раз подряд пришел к одному и тому же выводу: "принять к сведению информацию и доклады секретариатов ИКАО и ИМО и просить обе организации продолжать представлять свои доклады на последующих сессиях SBSTA".

1.7 В рамках AWG-LCA были высказаны противоречивые мнения, в частности, в отношении необходимости концептуального текста, который мог бы относиться к международному транспорту в широком смысле (воздушному и морскому) и другим секторам, а также о целесообразности и необходимости для РКИК ООН дать конкретные указания ИКАО и ИМО. AWG-LCA не смогла достигнуть согласия в этом вопросе. В отношении "долгосрочного финансирования климатических мероприятий" некоторые стороны выразили обеспокоенность в связи с вариантами, предложенными другими сторонами, предусматривающими использование секторов воздушного и морского транспорта в качестве одного из источников ежегодного привлечения 100 млрд долл. США к 2020 году, Конференция в Дохе решила продолжать выполнять программу работы по долгосрочному финансированию климатических мероприятий в течение еще одного года, т. е. до конца 2013 года.

1.8 В рамках нового процесса, предусмотренного ADP, велась работа по следующим двум направлениям: 1) определялся план работы ADP; 2) рассматривались возможные пути и средства повышения уровня активности для того, чтобы преодолеть разрыв в уровнях эмиссии, т. е. различие между заявленными сокращениями и такими, которые были бы необходимы для ограничения глобального потепления 2 °С. Некоторые стороны охарактеризовали результаты проведенной ИКАО и ИМО работы как способствующие постановке более масштабных задач. ИКАО и ее государствам-членам необходимо тщательно отслеживать, будут ли, и каким образом, решаться вопросы, связанные с международной авиацией, в рамках процесса, предусмотренного ADP. Следующая крупная конференция РКИК ООН (COP19/CMР9) будет проводиться в период с 11 по 22 ноября 2013 года в Варшаве (Польша).

## 2. МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ИМО)

2.1 На 62-м заседании Комитета по защите морской среды (MEPC), проведенном в июле 2011 года, ИМО одобрила пакет технических и эксплуатационных мер, связанных с международным судоходством<sup>2</sup>. На 63-м заседании, состоявшемся в марте 2012 года, были согласованы технические рекомендации, способствующие реализации этих мер. На своем 65-м заседании в мае 2013 года

<sup>1</sup> С сообщениями ИКАО для SBSTA РКИК ООН можно ознакомиться на веб-сайте: <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/statements.aspx>.

<sup>2</sup> Поправки к приложению VI к Конвенции MARPOL, предусматривающие включение новой главы, положения которой придадут обязательный характер применению показателя экономической эффективности конструкции (EEDI) для новых судов, а также придадут обязательный характер плану управления энергетической эффективностью судов (SEEMP) для новых и нынешних судов.

МЕРС принял Резолюцию о техническом сотрудничестве и передаче технологий, которая будет способствовать реализации этих мер посредством предоставления помощи государствам. Что касается рыночных мер, то МЕРС ведет работу по оценке десяти предложений, связанных с глобальными мерами для международного судоходства.

### **3. КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ (UNCSD)**

3.1 Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (UNCSD, известная как Конференция Рио + 20) была проведена в июне 2012 года в Рио-де-Жанейро (Бразилия). Среди обсуждавшихся на ней вопросов наиболее важное значение для ИКАО имели вопросы, касающиеся устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. На Конференции Рио + 20 ИКАО в рамках тесного сотрудничества с отраслевыми партнерами организовала серию из четырех стыковочных полетов между Монреалем и Рио-де-Жанейро, выполненных с использованием устойчиво производимых альтернативных видов топлива.

3.2 После завершения Конференции Рио + 20 Генеральный секретарь ООН опубликовал рамочную программу осуществления ее решений, в которой намечено обновление всех основных инициатив и мероприятий, вытекающих из решений Конференции Рио + 20 в различных областях, включая энергетику и устойчивое развитие транспорта. ИКАО, в полном объеме задействованная в этом процессе, продолжит практику информирования Секретариата ООН о новых инициативах и партнерских мероприятиях, которые будут проводиться во исполнение итогового документа Конференции Рио + 20 и в рамках последующих мероприятий.

### **4. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (IPCC)**

4.1 Межправительственная группа экспертов по изменению климата (IPCC) работает над подготовкой своего пятого оценочного доклада (AR5), который запланировано завершить в 2014 году. ИКАО участвует в процессе, предусмотренном в рамках IPCC с целью обеспечить учет в AR5 вопросов, относящихся к авиации и изменению климата. В частности, ИКАО обратилась с просьбой, чтобы в докладе AR5 были дополнительно проанализированы последствия неавиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, уточнены тенденции в области эмиссии авиацией парниковых газов и включены результаты последней работы ИКАО по мерам смягчения последствий.

### **5. ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ПРООН)/ГЛОБАЛЬНЫЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ФОНД (ГЭФ)**

5.1 В рамках содействия предоставлению финансовой помощи для подготовки и реализации планов действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> ИКАО в настоящее время совместно с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобальным экологическим фондом (ГЭФ) разрабатывает соответствующую программу. ПРООН представляет собой уполномоченное учреждение-исполнитель ГЭФ, созданного в качестве программы Всемирного банка для оказания помощи в охране глобальной окружающей среды и содействия экологическому устойчивому развитию (см. A38-WP/31, *Помощь государствам. Авиация и изменение климата*).

## 6. **ВСЕМИРНАЯ ТУРИСТСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ЮНВТО)**

6.1 В связи с Шестой Всемирной авиатранспортной конференцией (ATConf/6), проведенной в марте 2013 года, ИКАО и Всемирная туристская организация (ЮНВТО) подписали совместное заявление, подтверждающее намерение двух учреждений ООН начать более тесное сотрудничество в областях, представляющих общий интерес, включая сокращение эмиссии парниковых газов от авиации и туризма.

## 7. **ВЫВОДЫ**

7.1 Со времени проведения последней сессии Ассамблеи продолжали поддерживаться контакты с другими органами ООН и международными организациями в целях лучшего понимания с научной точки зрения вопросов влияния авиации на окружающую среду, а также изучения вопросов сотрудничества и обеспечения синергии при разработке политики, направленной на ограничение или сокращение авиационной эмиссии. В целях сохранения руководящей роли ИКАО в области авиации и окружающей среды важно, чтобы ИКАО и ее государства-члены добились дополнительных успехов и продемонстрировали достижения ИКАО другим органам ООН и международным организациям.

7.2 Что касается рассматриваемых в рамках процесса РКИК ООН мобилизации доходов для финансирования деятельности, связанной с изменением климата, и использования международной авиации в качестве потенциального источника таких доходов, то следует особо отметить, что финансовые ресурсы потребуются самому сектору международной авиации для реализации корзины мер, направленных на достижение желательных глобальных целей ИКАО. ИКАО и ее государства-члены необходимо четко выразить свою обеспокоенность в целях гарантии того, чтобы международная гражданская авиация не использовалась в качестве несоразмерно большого источника доходов для финансирования деятельности, связанной с изменением климата, в частности, выразив эту обеспокоенность в тексте резолюции Ассамблеи по международной авиации и изменению климата.