

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ 38-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ,
КАСАЮЩИЕСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА.
ТОЧКА ЗРЕНИЯ КОРОЛЕВСТВА САУДОВСКОЙ АРАВИИ**

(Представлено Королевством Саудовской Аравии)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Вопросы, связанные с влиянием международной авиации на климат, являются одними из приоритетных в деятельности ИКАО и ее Секретариата. Несмотря на постоянное к ним внимание и проведенную работу после 37-й сессии Ассамблеи, не принято никакого решения в данной области, которое бы содействовало достижению каких-либо результатов на 38-й сессии Ассамблеи.

После принятия 37-й сессией Ассамблеи резолюции 37-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" в рамках общей политики в данной области были изучены возможные подходы к ограничению влияния эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду. Были предложены соответствующие решения, которые включали технические, эксплуатационные и экономические меры и учитывали влияние таких мер на развивающиеся и развитые страны. Однако мнения и предложения государств различались, и это негативно сказалось на достижении общего согласия по данному вопросу.

Как известно, данная проблема носит всемирный характер, и поэтому решение также должно быть всеобщим. Всем заинтересованным сторонам следует сотрудничать с ИКАО с целью принятия согласованного решения, определяющего реализацию целей авиации в области охраны окружающей среды. При этом необходимо избегать принятия односторонних мер и исключать влияние предлагаемых решений на авиатранспортные перевозки в развивающихся странах.

В настоящем рабочем документе освещается точка зрения Королевства Саудовской Аравии на вопросы, касающиеся международной авиации и изменения климата.

Действия: Ассамблее предлагается:

- рассмотреть информацию, приведенную в настоящем рабочем документе;
- принять во внимание точку зрения Королевства Саудовской Аравии, конкретизированную в п. 5.1 данного рабочего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Дос 9958, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года)

¹ Документ на арабском языке представлен Королевством Саудовской Аравии.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Снижение влияния международной авиации на окружающую среду является одним из наиболее важных направлений деятельности ИКАО. Одна из стратегических целей ИКАО касается охраны окружающей среды и ее реализация является задачей всех заинтересованных сторон.

1.2 В последние два десятилетия этот вопрос привлек к себе повышенное внимание, даже хотя на международную авиацию приходится незначительная доля газов, выбрасываемых в атмосферу (2 % всех выбросов). Однако, учитывая обеспокоенность тем, что в будущем эта доля будет увеличиваться в связи с постоянным развитием авиации, в дискуссиях на совещаниях подчеркивалась необходимость поиска наилучших возможных механизмов снижения, насколько это возможно, влияния производимой международной авиацией эмиссии на климат.

1.3 Намеченные меры по решению данной проблемы носят технический, эксплуатационный и экономический характер. Технические меры предусматривают повышение топливной эффективности двигателей, с тем чтобы они производили аналогичное количество энергии, сжигая меньше топлива. Эксплуатационные меры касаются организации воздушного движения, например использования более коротких траекторий полетов или снижения веса воздушных судов. Экономические меры связаны с рыночными механизмами типа системы торговли квотами на эмиссию.

1.4 Рыночные меры являлись предметом дискуссий, на которых несколько государств сделало ряд оговорок (в силу своих местных условий и возможностей). Кроме того, было проведено несколько заседаний Совета и совещаний для рассмотрения предложенного перечня мер в целом, уделяя при этом особое внимание рыночным мерам.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В соответствии с рекомендациями состоявшейся в 2007 году 36-й сессии Ассамблеи ИКАО учредила Группу экспертов по международной авиации и изменению климата с целью разработки комплексной программы работ в данной области и представления рекомендаций Совету. К наиболее важным результатам деятельности этой Группы относятся ее рекомендации исключить дублирование принимаемых мер по решению аналогичных проблем и разработать общую систему рыночных мер.

2.2 Соответственно, в 2010 году Ассамблея приняла резолюцию (резолюция A37-19), в которой рекомендовалось разработать общую систему рыночных мер на основе приложенных к резолюции принципов и детально рассмотреть ее до 38-й сессии Ассамблеи.

2.3 После этого данный вопрос рассматривался на ряде заседаний совета ИКАО и его Авиатранспортного комитета. В ходе 197-й сессии в ноябре 2012 года Совет рекомендовал учредить Группу экспертов высокого уровня из числа правительственных должностных лиц руководящего звена, которые могут назначаться их администрациями, для подготовки в соответствии с резолюцией A37-19 рекомендаций по вопросам общей политики и представления их на рассмотрение Советом. Цель при этом заключалась в подготовке и представлении Совету предложений в отношении соответствующей резолюции Ассамблеи, который затем, в свою очередь, представит их для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи.

2.4 Группа экспертов высокого уровня провела три совещания в декабре 2012 года, январе/феврале 2013 года и марте 2013 года. На последнем совещании Группы экспертов ее члены представили замечания по проекту резолюции 38-й сессии Ассамблеи в той ее части, которая не включает рыночные меры, а также предложения и замечания по рыночным мерам. Этот документ стал отправной точкой всех дискуссий Совета после упомянутого совещания. По ряду вопросов резолюции по-прежнему имеется много разных точек зрения.

3. ПРОБЛЕМЫ

3.1 Вопрос, касающийся международной авиации и изменения климата, требует глубокого исследования и изучения. Его следует решать на основе механизма Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН). В этой связи следует всегда помнить, что будет непросто достичь согласия в ИКАО по вопросу, по которому не принято решение в ООН. Соглашение о том, каким образом решать проблему выбросов двуокиси углерода, производимых воздушным и морским транспортом, пока в ООН не достигнуто.

3.2 Односторонние меры сделают решение данной проблемы еще более трудным и запутанным, поскольку такие меры будут затрагивать интересы других стран. Это в конечном счете повлияет на всю авиатранспортную отрасль в целом.

3.3 Удовлетворяющее все стороны решение не будет найдено до тех пор, пока развивающиеся государства будут нести на себе бремя последствий исторической ответственности развитых государств за влияние международной авиации на климат.

3.4 Условия и возможности государств естественно различаются, и это будет влиять на возможный вклад каждого государства в решение проблемы изменения климата.

3.5 Глобальные цели и экологически безопасные альтернативные виды топлива, а также рыночные меры, упоминаемые в резолюции A37-19, являются частью всего комплекса мероприятий. Акцент на такие меры, а не на другие меры технического и эксплуатационного характера будет влиять на общее решение проблемы.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Признавая важную роль гражданской авиации в обеспечении экономического прогресса, доступа к глобальным рынкам, общения людей всего мира и особенно развивающихся государств, а также устойчивого развития таких государств, Королевство Саудовской Аравии придаст большое значение вопросам, касающимся международной авиации и изменения климата. Королевство надеется, что через посредство ИКАО в рамках механизма РКИК ООН будет достигнуто коллективное соглашение, основанное на принципе общей, но дифференцированной ответственности и учитывающее историческую ответственность государств.

4.2 Королевство поддерживает идею о том, что государства или регионы не должны без взаимного согласия предпринимать индивидуальные действия, которые будут затрагивать интересы других государств. Принимаемые меры должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности, а также конкретные и разные ситуации в государствах и носить недискриминационный характер. Соответствующее соглашение должно быть применимо к

двусторонним и многосторонним отношениям и должно учитывать потребности развивающихся и удаленных государств.

4.3 Королевство подобно многим другим развивающимся государствам стремится обеспечить постоянное наращивание воздушных перевозок для удовлетворения потребностей, связанных с экономическим ростом и увеличением населения. Ожидается, что к 2020 году объемы воздушных перевозок в Королевстве возрастут более чем в два раза по сравнению с 2005 годом. В этой связи Королевство, как и другие развивающиеся государства, должно иметь возможность обеспечить желаемое развитие по аналогии с развитыми государствами.

5. РЕКОМЕНДАЦИЯ

5.1 В свете вышеизложенного Ассамблее предлагается принять во внимание точку зрения Королевства на проблему, касающуюся международной гражданской авиации и изменения климата. Эта точка зрения может быть кратко сведена к следующему:

- a) активизировать исследование, определение и разработку механизмов, содействующих оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, облегчению их доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологии и наращиванию потенциала, а также мер адаптации к видам влияния на окружающую среду, с тем чтобы реализовать совместные усилия ИКАО и государств на коллективной основе;
- b) стимулировать изучение новых идей в отношении источников финансирования для покрытия расходов на меры адаптации и передачу технологии, не прибегая к введению сборов или налогов на потребление авиационного топлива;
- c) уделять больше внимание другим не менее эффективным, чем рыночные, мерам снижения эмиссии. К таким мерам относятся эксплуатационные меры, связанные с организацией воздушного движения, модернизацией парков воздушных судов и совершенствованием аэронавигационных систем, при этом существует единство мнений в отношении таких мер;
- d) предусмотреть проведение Секретариатом дальнейшего исследования с целью оценки экономического влияния рыночных мер на развивающиеся и удаленные государства, исходя из п. 18 резолюции Ассамблеи 37-19;
- e) применительно к глобальным целям любое принимаемое решение должно учитывать конкретные обстоятельства и возможности, а также вклад каждого развивающегося и развитого государства в концентрацию в атмосфере парниковых газов, производимых авиацией. Именно такой подход определяет, каким образом государства добровольно участвуют в реализации общих далеко идущих целей.