



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

Пункт 2 повестки дня. Предложения относительно стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии

МНЕНИЕ АРАБСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ЕГИПЕТ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ ОДНУ ИЗ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, ОТНОСИТЕЛЬНО ТОРГОВЛИ КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе содержится информация о мнении Арабской Республики Египет, представляющей одну из развивающихся стран, относительно торговли квотами на эмиссию гражданской авиации. В документе изложена позиция Египта по этому вопросу и содержатся рекомендации относительно рабочего документа, который будет представлен ИКАО на Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата в Копенгагене в декабре 2009 года.

Действия совещания изложены в п. 7.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сообщество гражданской авиации Египта придает большое значение деятельности по охране окружающей среды на местном, региональном и глобальном уровнях; в этой связи Арабская Республика Египет стремится придерживаться Стандартов ИКАО, обеспечивающих возможность упорядоченного функционирования отрасли воздушного транспорта в глобальном масштабе.

1.2 Вопрос о сокращении объема эмиссии имеет отношение к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Киотскому протоколу; следует отметить, что согласно Киотскому протоколу развивающиеся страны не подпадают под обязательство о сокращении объема эмиссии, а развитым странам следует стремиться решать проблему эмиссии международной гражданской авиации, действуя через Международную организацию гражданской авиации.

1.3 В Киотском протоколе на отрасль гражданской авиации не распространяются положения об ограничении объема выбросов двуокиси углерода и не предусмотрена возможность покупки квот на эмиссию на рынке для удовлетворения потребностей отрасли в квотах на эти виды эмиссии.

2. ГЛОБАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

2.1 Деятельность международной гражданской авиации развивающихся стран носит ограниченный характер как с точки зрения объема авиационных перевозок, так и эксплуатируемого парка воздушных судов. В состав парка одного из крупных развитых государств может входить такое количество воздушных судов, которое равно совокупному парку воздушных судов всех развивающихся стран.

2.2 Многие эксплуатанты в развивающихся странах не располагают экономическими возможностями для регулярного обновления своих парков воздушных судов с небольшой периодичностью, особенно в условиях глобального финансового кризиса, имеющего для этих стран негативные последствия. Тем не менее в ряде развивающихся стран реализуются программы модернизации парка воздушных судов, призванные обеспечить соответствие Стандартам ИКАО в области охраны окружающей среды после их принятия в качестве международных правил.

3. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

3.1 Обеспокоенность относительно состояния окружающей среды постоянно возрастает, особенно в связи с потеплением, обусловленным парниковым эффектом, и увеличением объема эмиссии парниковых газов. В этой связи большинство стран мира и различных организаций, занимающихся вопросами окружающей среды, стали обращать особое внимание на различные причины образования парниковых газов, которые, по мнению многих ученых, усиливают потепление, вызванное парниковым эффектом.

3.2 В последнее время ряд отдельных государств или групп государств, действующих совместно в виде союза, добиваются охвата отрасли гражданской авиации и других отраслей системой ограничения объемов эмиссии и распространения на них торговли квотами на эмиссию.

3.3 36-я сессия Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) настоятельно призвала Договаривающиеся государства воздерживаться от применения в одностороннем порядке торговли квотами на газообразную эмиссию воздушных судов и использовать ее при наличии предварительной договоренности между государствами, о которой следует уведомлять ИКАО.

3.4 Доля гражданской авиации в объеме газообразной эмиссии в настоящее время не превышает 2 % от общего объема глобальной эмиссии.

3.5 Действие Киотского протокола, согласно которому экологические цели не распространяются на авиационную отрасль, истекает в конце 2012 года. Организация Объединенных Наций проведет Конференцию по проблеме изменения климата в Копенгагене в декабре 2009 года, на которой будет обсуждаться вопрос о пост-киотских стандартах.

4. **РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ И ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ ТОРГОВЛИ КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

4.1 Договаривающиеся государства ИКАО связаны положениями Чикагской конвенции. Вместе с тем в Чикагской конвенции отсутствуют какие-либо положения, конкретно относящиеся к сборам за эмиссию. Однако в ней содержатся положения, в частности в статье 15, касающиеся сборов:

- a) предусматривается принцип недискриминации в отношении сборов за использование аэропортов и аэронавигационных средств воздушными судами любого Договаривающегося государства;
- b) говорится о недопустимости взимания каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через территорию, или влета на территорию, или вылета с территории любого воздушного судна Договаривающегося государства.

4.2 Статья 15 применяется к сборам, взимаемым за влет на территорию, или вылет с территории, или транзит через аэропорты, открытые для международных авиакомпаний; в частности, в последнем предложении статьи 15 говорится о сборах, взимаемых лишь за право транзита через территорию, или влета на территорию, или вылета с территории.

4.3 В свете остальных положений статьи 15, получивших дальнейшее развитие в решениях Совета, которые также на практике применяются различными государствами на протяжении длительного периода времени, взимать такие сборы не разрешается, за исключением тех случаев, когда они основаны на затратах и связаны с предоставлением служб и средств гражданской авиации (см. решение Совета относительно экологических сборов и налогов, принятое 9 декабря 1996 года на 16-м заседании 149-й сессии в дополнение к положениям документа *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082)).

4.4 В соответствии с положениями статьи 15 Чикагской конвенции можно наложить запрет на взимание этих сборов, если они связаны лишь с объемом эмиссии и не имеют отношения к средствам, или службам, или затратам на компенсацию ущерба, что в конечном итоге несовместимо с положениями Чикагской конвенции.

4.5 Если эти сборы связаны лишь с количеством потребляемого топлива, то в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции на них будет наложен запрет, поскольку они не имеют отношения к средствам, или службам, или затратам на компенсацию ущерба, что в конечном итоге несовместимо с положениями Чикагской конвенции.

4.6 Сборы, взимаемые за эмиссию на основе количества топлива, будут представлять собой налог на топливо, что с юридической точки зрения несовместимо с положениями статьи 24, согласно которой топливо, находящееся на борту воздушного судна, освобождается от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобных государственных или местных пошлин или сборов.

5. ПОСЛЕДСТВИЯ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ ТОРГОВЛИ КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

5.1 Поскольку вклад развивающихся стран в глобальное загрязнение, обусловленное деятельностью гражданской авиации в глобальном масштабе, носит очень ограниченный характер, несправедливо налагать тяжелое финансовое бремя на эти государства в связи с ущербом, за который они несут лишь минимальную долю ответственности, хотя, с точки зрения уязвимости экономики этих государств, значительного увеличения цен на топливо и влияния глобального финансового кризиса на экономику этих государств, их расходы являются очень высокими.

5.2 Для многих развивающихся стран, не располагающих эффективным наземным транспортом, воздушный транспорт в целом и с экономической точки зрения является жизненной необходимостью. Жесткие экологические правила, касающиеся торговли квотами на эмиссию, могут привести к ограничению развития этих средств транспорта, поставив под угрозу экономические интересы и торговлю этих стран как на национальном, так и на международном уровнях.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Проблема охраны окружающей среды носит глобальный характер, поскольку она связана с будущим человечества. Соответственно, эта проблема касается всех, однако в реальности экономическое положение развивающихся стран обуславливает необходимость принятия реалистичного, научного и глобального подхода к торговле квотами на эмиссию гражданской авиации, учитывающего интересы эксплуатантов, интересы населения развивающихся стран и других стран. Поэтому Египет подчеркивает важность включения в рабочий документ, который будет представлен ИКАО на Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата в Копенгагене в декабре 2009 года, следующих рекомендаций:

- a) ИКАО должна быть единственным форумом для выработки глобального подхода к торговле квотами на эмиссию применительно к международной гражданской авиации, в рамках которого Договаривающимся государствам следует рассматривать любые вопросы, связанные с деятельностью гражданской авиации. Для Договаривающихся государств решения ИКАО в этом отношении должны носить обязательный характер. Такой подход должен учитывать экономическое положение развивающихся стран.
- b) Египет заявляет о том, что не следует принимать решение об охвате авиационной отрасли экологическими целями после окончания срока действия Киотского протокола, включая подход к торговле квотами на газообразную эмиссию.
- c) Заявляет о том, что ряду государств или группе государств не следует в одностороннем порядке принимать решение относительно торговли квотами на эмиссию гражданской авиации, что может повлечь за собой негативные экономические последствия для других государств; в частности, некоторым государствам или некоторым группам государств не следует накладывать на развивающиеся страны новое финансовое бремя, обусловленное торговлей квотами на авиационную эмиссию.

- d) Подчеркивает необходимость соблюдения государствами-членами положений Чикагской конвенции, в частности статей 15 и 24, касающихся взимания национальных или региональных сборов или налогов, связанных с окружающей средой, за эмиссию авиационных двигателей.
- e) Одобряет приоритетное использование сбалансированного подхода к решению проблемы авиационной эмиссии, как это на практике применяется в отношении авиационного шума.
- f) Считает, что в документе, представленном ИКАО, следует указать, что гражданская авиация занимается проблемой ограничения авиационной эмиссии парниковых газов, используя для этого необходимые, связанные с обеспечением безопасности полетов процедуры, основанные на решениях и рекомендациях ИКАО Договаривающимися государствам с момента их принятия и до настоящего времени. Следует также отметить, что ИКАО создала Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации, в число функций которого входит ограничение эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности гражданской авиации.
- g) Считает, что ИКАО следует настоятельно призвать Договаривающиеся государства дать поручение своим делегациям, которые будут участвовать в Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата в Копенгагене в декабре 2009 года, обратить внимание на то, что гражданскую авиацию следует исключить из систем торговли квотами на эмиссию и подтвердить свою поддержку положениям рабочего документа, представленного ИКАО в этой связи.
- h) Считает важным следовать рекомендациям, сделанным ГМАИК и принятым Советом ИКАО.

7. ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

7.1 Совещанию HLM-ENV предлагается:

- a) принять к сведению информацию, изложенную в пп. 1–4 настоящего документа;
- b) учесть рекомендации, изложенные в п. 5 настоящего документа.

— КОНЕЦ —