

**ЗАЯВЛЕНИЕ С ИЗЛОЖЕНИЕМ ОГОВОРКИ АРГЕНТИНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
В ОТНОШЕНИИ РЕЗОЛЮЦИИ А37-17/2 "СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ
О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ
ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА"**

Уважаемый господин Генеральный секретарь!

Аргентинская Республика осознает чрезвычайно важное значение принятия мер в ответ на изменение климата и в силу этого признает необходимость поиска путей и средств сокращения воздействия на мировой климат эмиссии парниковых газов (ЭПГ) международной гражданской авиации. В равной степени Аргентинская Республика признает принципы общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей и тот факт, что инициатива по принятию мер по линии Киотского протокола к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) должна исходить от развитых стран. Аргентинская Республика также признает принципы недискриминации и равенства, так же как и равенства возможностей в области развития международной гражданской авиации, провозглашенные в Чикагском соглашении.

Аргентинская Республика поддерживает курс на консолидацию усилий, призванный содействовать достижению глобальных целей, к которым она стремится, в отношении вклада международной авиации в решение стоящей перед всем миром проблемы эмиссии парниковых газов (ЭПГ). Эти цели должны быть основаны на исчерпывающем рассмотрении наилучших имеющихся технологий, наилучшей принятой эксплуатационной практики и всех других мер, которые способствуют сокращению эмиссии парниковых газов (ЭПГ).

На 37-й сессии Ассамблеи ИКАО Аргентинская Республика присоединилась к позиции Республики Куба по вопросу об изменении климата, изложенной в рабочем документе А37-WP/271 (Revision 1), который был представлен от имени и при прямой поддержке 21 государства – члена Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА).

Аргентинской Республике известно о трудностях, возникших на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, также как и в ходе предыдущих специализированных совещаний в деле достижения общего консенсуса, который соответствовал бы вышеупомянутым принципам, и она надеется, что на предстоящих обсуждениях в Совете ИКАО необходимый консенсус будет достигнут, для чего делегация Аргентины приложит все усилия к тому, чтобы поддержать любые инициативы, направленные на поиск общего действенного и удовлетворительного решения.

На основании вышеизложенного и со ссылкой на резолюцию 17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" Аргентинская Республика имела возможность отметить различные оговорки, выраженные рядом государств-членов, и то обстоятельство, что их содержание не позволяет прийти к желаемому консенсусу; поэтому она поддерживает "Заявление Кубы" (приложение А), озвученное на пленарном заседании Ассамблеи 8 октября 2010 года, где обосновывается оговорка Аргентинской Республики к пунктам 6, 12, 14, 15 и 16 резолюции А37-17/2, которое мы прилагаем к настоящей записке и которое составляет часть ее текста. Кроме того, как указано в "Заявлении Кубы", оно связано с "Заявлением Аргентины" (приложение В), которое было сделано 8 октября на восьмом заседании Исполнительного

комитета от имени Аргентины, Бразилии, Индии, Китая, Кубы и Саудовской Аравии и текст которого также прилагается к настоящей записке. Как сказано в вышеупомянутых заявлениях, мы хотели бы подчеркнуть, что вопросы, касающиеся углеродно-нейтрального прироста, так называемых РМ и изъятий *de minimis*, следует передать Совету ИКАО для подготовки последующего доклада 38-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Мы направляем эту информацию для того, чтобы вышеупомянутая оговорка могла быть отражена в документе с изложением действующих резолюций Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года) (добавление А), а текст заявлений был упомянут в докладах и протоколах 37-й сессии Ассамблеи (заседания Исполнительного комитета и пленарные заседания).

Позвольте поблагодарить Вас за внимательное отношение к нашей просьбе и выразить Вам, г-н Генеральный секретарь, мое наивысшее уважение.

[подпись]
Хорхе Андрес ХЕЛСО
Представитель Аргентины
в Совете ИКАО

Приложения. Добавления А и В.

**Заявление главы делегации Республики Куба, сделанное
на пленарном заседании 37-й сессии Ассамблеи ИКАО
в пятницу, 8 октября 2010 года**

"КУБА. Благодарю Вас, господин Председатель!

Господин Председатель, уважаемые делегаты!

Как вам известно, наша страна уделяет особое внимание вопросу изменения климата. Куба поддерживала и поддерживает ведущую роль ИКАО в привлечении внимания к вопросу эмиссии международной гражданской авиации, и мы высоко оцениваем ее работу и ее руководство неофициальной рабочей группой.

Многие из присутствующих здесь государств также как и мы являются сторонами Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и вследствие этого приобрели соответствующие права и обязанности. Так, мы признаем тот факт, что огромная часть глобальной эмиссии парниковых газов исторически приходится на долю развитых стран и что, исходя из этого, охрана окружающей среды, как считалось в прошлом и продолжает считаться сегодня, должна осуществляться на основе справедливости и в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности государств – так называемым принципом CBDR.

Считаем, что мы действительно прошли большой путь со времени принятия резолюции на 36-й сессии Ассамблеи и, хотя некоторые моменты, обсуждавшиеся на Ассамблее, действительно касались торговли квотами на эмиссию, хочу напомнить, что в упомянутой резолюции "настоятельно рекомендуется Договаривающимся государствам применять систему торговли квотами на эмиссию в отношении эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств лишь на основе взаимной договоренности между этими государствами". Хотя этот текст не фигурирует в этом проекте резолюции, мы считаем, что были достигнуты успехи, которые мы не можем позволить себе потерять.

На основе достигнутых успехов и с учетом того, что прийти к консенсусу по некоторым из аспектов оказалось сложно, мы, т. е. страны, которые выдвинули предложение, зачитанное Аргентиной, в том числе Индия, Саудовская Аравия, Бразилия, Куба и другие государства, считаем, что мы должны обладать известной гибкостью, чтобы на самом деле не потерять достигнутого и чтобы мы могли продолжать работу с этой целью.

Мы, т. е. страны, подписывающие эту резолюцию, а именно: Аргентина, Бразилия, Китай, Саудовская Аравия, Индия, Куба и другие страны, которые к нам присоединились, считаем необходимым выразить оговорки в отношении пунктов 6, 12, 14, 15 и 16 резолюции.

Таким образом, мы полагаем, что для того, чтобы иметь возможность прийти к консенсусу и двигаться вперед, мы можем выразить эти оговорки, и они должны быть отражены в протоколах, в докладах по пункту 17 повестки дня нашей Ассамблеи, а затем мы предлагаем Ассамблее принять резолюцию или решение о том, чтобы как можно скорее передать вопросы, связанные с углеродно-нейтральным приростом, РМ, *de minimis* и изъятиями *de minimis*, в Совет ИКАО для последующего изучения, с тем чтобы он мог подготовить доклад для 38-й сессии Ассамблеи. Другими словами, г-н Председатель, наша позиция состоит в том, что мы хотели бы поддержать

предложение, вытекающее из всех обсуждений и всех дискуссий, которые мы провели между собой, а именно: включить в доклад по пункту 17 повестки дня Ассамблеи оговорки Аргентины, Бразилии, Китая, Саудовской Аравии, Индии и других стран, которые к нам присоединились, в отношении пунктов 6, 12, 14, 15 и 16. Кроме того, от имени Ассамблеи мы должны принять решение как можно скорее передать или препроводить вопросы, связанные с углеродно-нейтральным ростом, РМ и изъятиями *de minimis*, в Совет ИКАО для последующего скорейшего изучения и подготовки доклада по ним для его рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи.

На этой основе мы могли бы объединиться и поддержать резолюцию 17/2 в документе WP/402. Благодарю Вас за внимание.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ. Благодарю Вас, представитель Кубы! Правильно ли я понял, что Вы говорите от имени уже выступавших здесь стран и вы предлагаете нам принять во внимание оговорку к упомянутым Вами пунктам?

КУБА. Оговорки в отношении пунктов 6, 12, 14, 15 и 16. И наше предложение о принятии Ассамблеей решения как можно скорее передать вопросы, связанные с углеродно-нейтральным приростом, РМ, и изъятиями *de minimis*, в Совет ИКАО для дополнительного изучения и подготовки доклада о достигнутом в этой области прогрессе к 38-й сессии Ассамблеи.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ. Благодарю Кубу, Аргентину и все страны, которые сейчас это поддержали. "Мы принимаем к сведению эти соображения и ваши оговорки".

**Заявление главы делегации Аргентинской Республики,
представителя Аргентины в Совете ИКАО г-на Хорхе А. Хелсо
на восьмом пленарном заседании Исполнительного комитета
в пятницу, 8 октября 2010 года, в зале Ассамблеи ИКАО**

Благодарю Вас, г-н Председатель!

Делегации нескольких государств сегодня на этой Ассамблее не могут дать свое согласие на принятие проекта резолюции 17/2 Ассамблеи и, насколько мы понимаем, документ WP/402 и его содержание не могут быть приняты Исполнительным комитетом, а, следовательно, и Ассамблеей на ее пленарном заседании. Мне хотелось бы просить Председателя Исполнительного комитета включить в протокол заседания Исполнительного комитета и Ассамблеи следующее заявление, которое я зачитаю на английском языке из уважения к присутствующим здесь делегациям, которые его подписали.

Благодарю Вас, господин Председатель!

На меня возложена непростая обязанность выступить здесь от имени развивающихся стран в лице Китая, Индии, Бразилии, Саудовской Аравии, Кубы, Ливии и других, в которых проживает почти половина мирового населения.

На протяжении последнего года Президент Совета ИКАО вместе с Секретариатом и государствами-членами прилагали неустанные усилия и делали все возможное, чтобы продвинуться вперед, опираясь на чрезвычайно прогрессивные резолюции Совещания высокого уровня, принятые в октябре 2009 года. Несмотря на наши лучшие намерения, нам не удалось прийти к консенсусу ни в Группе генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА), ни в Совете ИКАО, ни в неофициальной группе, образованной на этой Ассамблее.

От имени нашей группы государств прошу Исполнительный комитет принять во внимание следующее:

- a) Любой мировой порядок, созданный в угоду амбиций какой-либо одной группы государств и не пользующийся поддержкой значительного числа развивающихся стран, представляющих почти половину населения мира, был бы заведомо обречен на неудачу.
- b) В ИКАО сложились добрые традиции решения важных вопросов на основе консенсуса. Нам не следует сходить с этого пути.
- c) Хотелось бы, чтобы государства-члены, которые придерживаются иных взглядов, внимательно отнеслись к призыву нашей группы. Мы прибыли сюда не для того, чтобы чинить препоны развитию переговоров об изменении климата. Мы готовы оказывать всяческую поддержку, и наше экологическое "досье" в этой области доселе было намного лучше и чище, чем у развитых государств. Почему же в этом случае крупным развивающимся странам, таким как Китай, Бразилия, Индия и другие, трудно поддержать эту декларацию в ее нынешнем виде? Да потому, что

мы не хотим предрешать участь наших будущих поколений и лишать их экономических преимуществ авиации из-за проблемы, исключительно порожденной развитыми странами. Нам хотелось бы, чтобы наши будущие поколения воспользовались плодами развития, которыми пользуются некоторые развитые страны; мы должны найти более прогрессивные решения проблемы изменения климата, чем купирование нашего роста

Господин Председатель, мы вынуждены выразить нашу оговорку в отношении предлагаемого проекта резолюции (17/2) в его современном виде. Позвольте перечислить общие позиции нашей группы для их рассмотрения Исполнительным комитетом, а затем пленарным заседанием и просить Ассамблею отразить это в своих отчетах.

На основе Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) широко признается и принимается следующее:

- Наибольшая доля эмиссии парниковых газов (ЭПГ) в прошлые годы и сегодня приходится на развитые страны.
- Климатическую систему следует защищать на основе справедливости и в соответствии с их общей, но дифференцированной ответственностью (CBDR).

Кроме того,

- Мы поддерживаем ведущую роль ИКАО в решении проблемы эмиссии международной авиации.
- Все государства – члены ИКАО также являются государствами – членами РКИК ООН и поэтому должны уважать права и обязанности, согласованные в рамках РКИК ООН.
- Мы подчеркиваем важность CBDR и тот факт, что этот принцип также применим к решению проблемы эмиссии международной авиации посредством оказания ИКАО помощи развивающимся странам (финансовые ресурсы, передача технологий и создание потенциала) в качестве согласованного обязательства развитых стран, и это должно быть дополнительно конкретизировано в контексте гражданской авиации.
- Перед развивающимися странами цель углеродной нейтральности не может ставиться, так как это негативно отразится на росте их авиации, а также их экономическом развитии. Навязывание подобных целей развивающимся странам противоречит согласованному принципу CBDR.
- Рыночные меры применимы только к развитым странам, с тем чтобы помочь им выполнить свои обязательства.
- Развивающиеся страны выступают против любых односторонних действий любой отдельной страны или группы стран, и любые принимаемые меры должны быть основаны на взаимном согласии всех участвующих и затрагиваемых государств.

- CBDR уже обеспечивает четкую основу для применения изъятия de minimis в отношении всех развивающихся стран; если меры со стороны развитых стран являются обязательными, то развивающиеся страны могут добровольно вносить свой вклад при условии получения технической и финансовой помощи.

От имени нашей группы хочу предложить следующий путь вперед:

- Развивающиеся страны продолжают конструктивную работу и стремятся к достижению позитивных результатов на 37-й сессии Ассамблеи, отражающих важные договоренности и прогресс, достигнутые ИКАО за последние три года.
- Вопрос о важных исследованиях, касающихся обоснованности постановки более амбициозных целей, включая углеродно-нейтральный прирост, и вопрос о воздействии таких целей на все страны, особенно развивающиеся страны, должен быть представлен на рассмотрение 38-й сессии Ассамблеи;
- Необходимо еще раз подчеркнуть важность закрепления существенных результатов, достигнутых после последней сессии Ассамблеи в Группе по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) и на Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV).
- Необходимо четко признать важность создания механизма для оказания помощи развивающимся странам (финансовой, технической помощи и помощи в создании потенциала).
- Основой нашей работы является консенсус. Любые предложения, которые не соответствуют международным договоренностям и не получают консенсуса в Ассамблее ИКАО, контрпродуктивны и лишь ослабят усилия ИКАО, направленные на то, чтобы играть ведущую роль в этой области.
- Такие вопросы, как цель углеродной нейтральности (ЦУН) и рыночные меры (PM), обсуждаются Конференцией Сторон (КС) РКИК ООН. Возможно, следовало бы подождать дальнейших событий в этом вопросе, а уже потом продолжать эту работу в рамках ИКАО.

В заключение мне хотелось бы искренне призвать все государства принять решение о том, чтобы оформить договоренности, принятые на основе консенсуса на Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата, в качестве резолюции Ассамблеи, всеми силами содействовать достижению консенсуса по другим вопросам и рассмотреть их на следующей сессии Ассамблеи в 2013 году.

**ПОСТОЯННОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО БРАЗИЛИИ ПРИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Письмо №337/BRASICAО

Монреаль, 22 ноября 2010 г.

Г-ну Раймону Бенжамену
Генеральному секретарю ИКАО
Бюро 12.15

Уважаемый господин Генеральный секретарь!

Позвольте сослаться на работу 37-й сессии Ассамблеи ИКАО и ее резолюцию А37-17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата". Как Вам известно, Бразилия конструктивно участвовала в обсуждении этого вопроса, и мы будем придерживаться такой же позиции в ходе будущих раундов переговоров на основе нашего твердого убеждения в том, что решения ИКАО в этом контексте должны соответствовать Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и руководящим принципам многостороннего климатического режима, особенно положениям об "общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях".

Поскольку окончательный текст вышеупомянутой резолюции не полностью учитывает озабоченности моей страны, вместе с Аргентиной, Кубой, Индией, Саудовской Аравией и другими странами мы представили оговорку к ее пунктам 6, 12, 14, 15 и 16. В этой связи мне хотелось бы подтвердить позицию, сформулированную в соответствующих заявлениях делегаций Аргентины и Кубы, которые я прилагаю к настоящему письму для Вашего сведения вместе с убедительной просьбой отразить оговорку Бразилии в протоколах Ассамблеи, а также других соответствующих документах ИКАО.

Моя делегация будет и впредь всячески содействовать обсуждению этих трудных вопросов.

Примите, господин Генеральный секретарь, заверения в моем высочайшем к Вам уважении.

[подпись]
Раймунду Сантус Роша Магну
Посол
Постоянный представитель Бразилии
при ИКАО

Оговорка Австралии к резолюции А37-17/2 о международной авиации и изменении климата

"Австралия не признает и не считает себя связанной пунктами 6 и 15 резолюции 17/2, принятой 8 октября 37-й сессией Ассамблеи. Австралия поддерживает реализацию стратегии, одобренной всеми государствами – членами ИКАО, которые принимали участие в Совещании высокого уровня (HLM-ENV) в октябре 2009 года. Совещание высокого уровня одобрило Программу действий, разработанную Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК). Важным элементом этой программы действий ГМАИК является положение о том, что все государства будут вносить посильный вклад в деятельность по ликвидации последствий для изменения климата эмиссии парниковых газов международной авиации, причем государства обладают свободой выбора мер, которые они будут принимать, с учетом своих конкретных обстоятельств.

Пункт 6 не согласуется с программой действий ГМАИК, поскольку в его подпункте с) между развитыми и развивающимися государствами вводится различие в части ожидаемых мер. Хотя можно предположить, что некоторым государствам удастся достичь больших успехов, чем другим, в деле сокращения или ограничения выбросов в результате деятельности международной авиации, соответствующие вклады должны определяться обстоятельствами каждого государства и его разумными возможностями внесения такого вклада, а не ссылкой на различие между развитыми и развивающимися государствами.

Из пункта 15 резолюции 17/2 вытекает ожидание того, что любой перевозчик из государства, на долю которого в международной авиационной отрасли приходится менее 1 % от общих коммерческих тонно-километров, будет освобождаться от любых рыночных мер, предусмотренных на национальном, региональном или глобальном уровнях. Это освобождало бы от действия таких мер не только перевозчиков из государств, играющих малозначительную роль в международной авиации, но и перевозчиков из важных в авиационном отношении государств, приводя к существенному искажению рыночного равновесия и утечке углерода. Установление столь высокого порога для так называемого подхода *de minimis* и любое распространение подхода *de minimis* на применение рыночных мер не были подвергнуты сколько-нибудь реальному анализу и способны подорвать эффективность программы действий ГМАИК".

**ПИСЬМЕННОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ С ИЗЛОЖЕНИЕМ ОГОВОРКИ
БЕЛЬГИИ ОТ ИМЕНИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА (ЕС), ЕГО 27 ГОСУДАРСТВ-
ЧЛЕНОВ И 17 ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕВРОПЕЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЕКГА) К РЕЗОЛЮЦИИ А37-17/2
"СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА"**

Европейский союз (ЕС), его 27 государств-членов и 17 других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) поддерживают всесторонний подход к уменьшению авиационной эмиссии, охватывающий прогресс в области технологий и стандартов, эксплуатационные меры и меры, связанные с рынком. Мы полагаем, что необходимо и далее активно придерживаться такого всеобъемлющего подхода, поскольку, как подтверждается в четвертом докладе об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), ни одна из этих мер в отдельности не окажет достаточного воздействия на авиационную эмиссию.

Сорок четыре европейских государства приветствуют принятие 37-й сессией Ассамблеи резолюции А37-17/2 в качестве шага вперед по сравнению с резолюцией А36-22, которую она отменяет и заменяет. Вместе с тем они отмечают существование ряда ключевых аспектов, консенсус по которым не был достигнут. Кроме того, значительное число государств заявили о своем намерении выразить оговорки к некоторым положениям этой резолюции. Это указывает на сложности на пути прогресса в переговорах об ограничении климатического воздействия авиации на глобальном уровне.

Сорок четыре европейских государства приветствуют признание в резолюции того, что она не образует прецедента и не предрешает исхода переговоров в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола, как и не отражает позиции Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола. Они также приветствуют признание в резолюции того, что некоторые государства могут принять более амбициозные меры еще до наступления 2020 года. Авиация вносит вклад в осуществление взятых ЕС обязательств по сокращению выбросов парниковых газов, поскольку она участвует в достижении принятой на уровне всего Европейского союза цели сокращения в 2020 году выбросов на 20 % по сравнению с уровнями 1990 года. С 1 января 2012 года выбросы диоксида углерода авиаперевозчиками включаются в систему торговли выбросами ЕС, которая будет применяться 30 европейскими государствами.

В резолюции есть четыре места, по которым европейские государства выражают оговорки касательно пунктов 6, 14, 15 и 17. Хотя эта резолюция не имеет обязательной силы, европейские государства выражают данные оговорки, чтобы полностью разъяснить свою позицию касательно ожиданий в отношении выработки амбициозных целей на переговорах о климате в рамках РКИК ООН и обеспечить эффективное осуществление Системы торговли выбросами (СТВ) ЕС.

В отношении пункта 6 европейские государства убеждены, что поставленная "желательная" цель, которая должна применяться с 2020 года, является недостаточно строгой. По прогнозам, глобальная эмиссия международной авиации к 2020 году будет примерно на 70 % превышать уровни 2005 года даже в случае повышения топливной эффективности на 2 % в год, как это предусматривается резолюцией. Если мы допустим ситуацию, при которой авиационная эмиссия достигнет своих пиковых значений только в 2020 году, то это будет означать, что мы должны будем мириться с существенным ростом

объемов эмиссии на протяжении целого десятилетия и что авиация не будет вносить адекватного вклада в достижение того, чтобы максимальный рост температуры не превысил 2° С, ибо для этого необходимо, чтобы глобальные выбросы вышли на свои пиковые значения не в 2020 году, а намного раньше. Исходя из этого Европейский союз последовательно настаивал на том, чтобы поставить на 2020 год задачу сокращения глобальных выбросов парниковых газов международной авиацией на 10 % от уровней 2005 года. Европа сохраняет приверженность своим более амбициозным целям в области чистого сокращения эмиссии международной авиации к 2020 году.

Что касается последних 15 слов пункта 6 с), то европейские государства не согласны с тем, что до 2020 года действия некоторых государств должны компенсировать увеличение объемов выбросов со стороны какой-либо конкретной группы государств, в том смысле, что действия первых оправдывают бездействия вторых.

В связи с пунктом 14 о рыночных мерах ЕС подчеркивает, что СТВ ЕС позволяет им принимать во внимание меры, принятые другими странами в отношении полетов на территорию ЕС, для их освобождения от применения этого режима. Такие исключения предоставлялись бы после консультаций с этими государствами, и ЕС готов конструктивно участвовать в консультациях с такими государствами, чтобы прийти к согласию. Важно также четко заявить о том, что пункт 14 никоим образом нельзя понимать как требующий того, что рыночные меры можно применять только по обоюдному согласию государств. В Чикагской конвенции нет ничего такого, что можно было бы истолковать как вменение в обязанность Договаривающихся сторон получение согласия других Договаривающихся государств, прежде чем принимать рыночные меры, упомянутые в резолюции А37-17/2, в отношении эксплуатантов других государств применительно к полетам на их территорию, с их территории и внутри их территории. Напротив, в Чикагской конвенции прямо признается право каждого государства применять на недискриминационной основе свои собственные авиационные законы и правила в отношении воздушных судов всех государств

Что касается пунктов 15 и 17 в отношении положений *de minimis*, применимых ко всем рыночным мерам, включая налоги и сборы, то ЕС отмечает, что его СТВ содержит положения *de minimis*, касающиеся индивидуальных эксплуатантов коммерческих воздушных судов, которые не предусматривают каких бы то ни было различий по признаку государственной принадлежности, – подход, который Европа считает более уместным и менее склонным исказить конкуренцию между перевозчиками. ЕС также отмечает, что для изменения сферы охвата этих положений потребовалось бы внесение изменений в законодательство ЕС. Освобождение эксплуатантов государств, не достигающих порогового значения *de minimis*, также представлялось бы проблематичным в сфере налогообложения.

Положения *de minimis*, подобные тем, которые предусматриваются в пункте 15, потенциально освободили бы авиакомпании более 160 стран от действия любых рыночных мер повсюду в мире, в том числе в отношении полетов в пределах Европы. Такое положение в случае его применения увеличит искажение рыночного равновесия и риск утечки углерода в нарушение пункта g) руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции А37-17/2.

В соответствии с вышеизложенным Бельгия от имени Европейского союза (ЕС), его 27 государств-членов и 17 других государств – членов ЕКГА настоящим заявляет официальные оговорки к пунктам 6, 14, 15 и 17 резолюции А37-17/2 и просит официально отразить эти оговорки в тексте доклада и протоколах 37-й сессии Ассамблеи ИКАО.

**ПОСТОЯННОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО КАНАДЫ
ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ДУАЙЕН ЧЛЕНОВ СОВЕТА**

Монреаль,
18 ноября 2010 года

Господину Раймону Бенжамену
Генеральному секретарю
Международной организации гражданской авиации
"La Maison de l'OACI"
Бюро 12.15

Раймон!

Имею честь сослаться на документ A37-WP/402, представленный последней Генеральной Ассамблее рабочей группой, учрежденной Председателем Ассамблеи. В рабочем документе рассматривается вопрос изменения климата и содержится резолюция 17/2.

Прилагаю заявление, сделанное главой делегации Канады на заключительном пленарном заседании 37-й сессии Ассамблеи, которое следует считать письменным подтверждением позиции Канады в отношении A37-WP/402.

Пользуясь случаем, вновь заверяю Ваше Превосходительство в моем высочайшем к Вам уважении.

[подпись]
Лайонел Ален Дюпюи

См. приложение

**Заявление с изложением оговорки Канады
в отношении рабочего документа 402 (резолюция А37-17/2)
"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО
в области охраны окружающей среды. Изменение климата"**

Канада прибыла на Ассамблею с намерением всячески содействовать продолжению эффективной работы Совещания высокого уровня 2009 года, а также двигаться вперед вместе – задача совместного продвижения является для нас настолько же важной, как и для ИКАО, принимая во внимание принцип Чикагской конвенции о недискриминации и характер международной авиационной отрасли. Мы поддерживаем роль ИКАО как ведущей организации в области гражданской авиации и считаем, что это верная площадка для ведения дискуссий об изменении климата и международной авиации.

РКИК ООН доверила ИКАО задачу достижения прогресса в рамках повестки дня в области изменения климата и международной авиации, и мы должны продолжать идти вперед в рассмотрении этой повестки дня. Мы убеждены, что прогресс был достигнут, что вопросы, которые обсуждались в учрежденной председателем Рабочей группе, неоднозначны и трудны, и что все государства пошли на множество сложных компромиссов, чтобы найти ту "пакетную" договоренность, которую мы могли бы принять. Мы все пошли на компромиссы в попытке найти всесторонний подход, который мог бы быть приемлем. Однако перед нами встает проблема того, как примирить такой "пакетный" подход с тем фактом, что многие делегации выразили озабоченность или оговорки в отношении определенных пунктов. Мы не можем просто изъять некоторые части текста для дальнейшего рассмотрения, предполагая, что остальной текст не изменится; Рабочая группа, занимавшаяся разработкой документа *WP/402*, исходила не из этого. Канада считает, что некоторые элементы документа *WP/402* отражают позитивные сдвиги. Мы отмечаем приверженность достижению в среднесрочном плане коллективной желательной цели углеродно-нейтрального прироста во всем мире с 2020 года. Мы также отмечаем, что при этом были бы впервые определены руководящие принципы, касающиеся разработки и осуществления РМ, и принято примечательное решение ускорить работу в области технической и финансовой поддержки развивающихся стран, передачи технологий и потенциала.

Однако эти положительные элементы составляют только часть "пакетной" договоренности, и у Канады в этой связи имеется две конкретные озабоченности; мы не можем одобрить подпункт с) пункта 6, касающегося среднесрочных целей. Думаю, что эта формулировка представляется проблематичной многим государствам, и ввиду этого мы хотели бы предложить, чтобы Ассамблея приняла к сведению этот рабочий документ и достигнутые к настоящему времени успехи, но мы не можем поддержать отделение одних элементов, в то время как в отношении других продолжается активная дискуссия. Мы также хотели бы сделать оговорку к пункту 15, который освобождает от применения РМ эксплуатантов коммерческих воздушных судов государств, не достигших порогового значения *de minimis*. Конкретный пороговый уровень *de minimis* для государств, на которые распространяется режим РМ, уводит нас далеко за рамки общих принципов, изложенных в приложении к данному рабочему документу, к сугубо специальной области применения. Принятие этого положения окажет влияние на форму будущих РМ. Мы считаем, что принимать его было бы преждевременно. Вопрос применения порогового уровня *de minimis* к государствам, на которые распространяется режим РМ, впервые был поднят на этой Ассамблее, и, с нашей точки зрения, это означает, что было отведено слишком мало времени для необходимой дискуссии и рассмотрения, чтобы можно было понять последствия этого

подхода с учетом сложности авиационной отрасли, а также риска и вызовов в результате возможного искажения рыночного равновесия и утечки углерода. Многие маршруты, на которых работают канадские перевозчики, включают государства, которые будут затронуты предлагаемым пороговым уровнем *de minimis*.

Я с нетерпением жду дискуссии в Совете по этому вопросу, чтобы получить больше информации для наших дальнейших рассуждений, но, основываясь на вышеизложенном, мы предлагаем направить весь документ со всеми оговорками и заявлениями в Совет для дополнительного обсуждения.

**Заявление с изложением оговорки Китая в отношении резолюции А37-17/2
"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО
в области охраны окружающей среды. Изменение климата"**

В отношении резолюции А37-17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", делегация Китая делает следующее заявление:

Международная авиация в развивающихся странах все еще находится в стадии роста и не способна достигнуть углеродно-нейтрального прироста (здесь и далее УНП) с 2020 года. Принятие на себя обязательств по УНП развивающимися странами с 2020 года несправедливо и нереалистично.

Изменение климата преимущественно вызвано эмиссией прошлых лет и текущим высоким среднечеловеческим уровнем эмиссии развитых стран. Соответственно, развитые страны должны взять на себя инициативу в снижении эмиссии рамках УНП (включая выбросы международной авиации) в соответствии с положениями *Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата* и ее *Киотского протокола*. В международной авиации развитые страны должны достигнуть более амбициозных целей, чем УНП с 2020 года.

К сожалению, развитые страны не желают ясно признать свои обязательства и ответственность в резолюции А37-17/2. В пункте 6 с) постановляющей части данной резолюции было необходимо употребить четкую формулировку "развитые страны", но развитые страны настояли на использовании термина "некоторые государства", что звучит довольно неопределенно. Для ясности, делегация Китая интерпретирует слова "некоторые государства" в пункте 6 с) постановляющей части резолюции А37-17/2 как "развитые страны". Таким образом, развитым странам следует незамедлительно предпринять более масштабные меры и действия для энергичного снижения эмиссии своей международной авиации, чтобы компенсировать увеличение объемов эмиссии в результате роста воздушного транспорта в развивающихся странах. Только так мы сможем достигнуть глобальной цели УНП в международной авиации.

В отношении "освобождения de minimis" в пункте 15 постановляющей части резолюции А37-17/2 делегация Китая считает, что понятие "освобождения de minimis" не относится к развитым странам. Международная организация гражданской авиации должна настоятельно рекомендовать развитым государствам предпринимать конкретные действия для реализации положений, относящихся к "освобождению de minimis", чтобы те развивающиеся государства, которые не достигают порогового значения de minimis, могли получить реальные выгоды, а не просто пустое обещание, за которым ничего не последует.

В отношении "разработки и реализации рыночных мер (РМ)" согласно пункту 14 постановляющей части резолюции А37-17/2 делегация Китая полагает, что применять РМ следует исключительно на основе взаимного согласия и консенсуса.

Таким образом, настоящим делегация Китая заявляет официальные оговорки к пунктам 6, 14 и 15 постановляющей части резолюции А37-17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", и просит официально отразить вышеизложенное заявление в докладе 37-й сессии Ассамблеи ИКАО.

REPRÉSENTATION DE LA
FÉDÉRATION DE RUSSIE
AUPRÈS DE L'OACI



REPRESENTATION OF
THE RUSSIAN FEDERATION
TO ICAO

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРИ ИКАО

999 UNIVERSITY STREET, SUITE 16.25
MONTRÉAL, QUEBEC, CANADA H3C 5J9
TEL.: 514-954-8300
FAX: 514-954-5729

435/10
18 октября 2010 г.

Генеральному секретарю ИКАО
господину Раймону Бенжамену

Уважаемый господин Генеральный секретарь!

Направляю Вам текст Заявления Российской Федерации в отношении Резолюции А37-17/22, сделанного 8 октября 2010 года в ходе пленного заседания 37-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Примите, господин Генеральный секретарь, уверения в моем совершенном уважении.

Приложение на 1-м листе.

Представитель
Российской Федерации при ИКАО

А.А.Новгородов

2.10-04358/01

328973

Заявление Российской Федерации в отношении резолюции А37- 17/2:

Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

В виду отсутствия очевидной необходимости применения рыночных мер до 2020 года в контексте достижения “глобальных желательных целей” по сокращению эмиссии CO₂ Российская Федерация настоятельно призывает Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего применения рыночных мер.

Принимая во внимание, что из текста резолюции удалён принцип “недискриминации”, а также Резолюция в том виде, как она представлена на утверждение Ассамблеи, допускает “утечку углерода” и “искажение рыночных отношений” Российская Федерация не исключает введения адекватных ответных действий другими Договаривающимися государствами в отношении эксплуатантов Договаривающихся государств, вводящих рыночные меры в одностороннем порядке.

Также Российская Федерация будет воздерживаться от применения принципа *de minimis* (пункты 12 и 15 постановляющей части Резолюции) до завершения разработки ИКАО согласованной концепции применения этого принципа.

Заявление о толковании

Будучи твердо привержен развитию международной авиации, Сингапур прибыл на эту Ассамблею в стремлении достигнуть действенного консенсуса по резолюции, касающейся международной авиации и изменения климата. По этой причине мы проявляли гибкость при обсуждении и разработке ключевых вопросов в надежде прийти на основе консенсуса к пакетной договоренности, которая учитывает потребности и озабоченности всех государств – членов ИКАО, особенно развивающихся государств. Существует очевидное единодушие в том, что ИКАО следует и далее играть ведущую роль в решении проблемы эмиссии международной авиации и охраны окружающей среды. К тому же мы близки к достижению консенсусной резолюции, за исключением четырех пунктов, отмеченных Председателем Ассамблеи.

Конкретно мы проявили наибольшую гибкость в отношении пункта 15 резолюции, посвященного применению освобождения *de minimis* в отношении рыночных мер (PM). Поскольку этот пункт будет дополнительно обсуждаться Советом ИКАО, мы хотели бы представить наше толкование этого пункта с точки зрения его осуществления, с тем чтобы Совет принял это во внимание для сведения к минимуму искажения рыночного равновесия.

На наш взгляд, освобождение *de minimis* применительно к PM должно освобождать эксплуатантов воздушных судов с низким объемом международных авиаперевозок от чрезмерного бремени расходов. Таким образом, при своем осуществлении пороговый показатель такого освобождения *de minimis* лучше применять на основе коммерческого тонно-километража (КТК) эксплуатантов воздушных судов, а не непосредственно КТК государств. Мы считаем, что КТК государств является лишь опосредованным показателем КТК эксплуатантов воздушных судов в том смысле, что в государствах с очень низким КТК эксплуатанты воздушных судов, скорее всего, также имеют очень низкий КТК. В этой связи при предоставлении освобождения *de minimis* эксплуатантам воздушных судов пороговое значение *de minimis* должно быть установлено на таком уровне, который охватывал бы только тех эксплуатантов воздушных судов, которые действительно нуждаются в освобождении. Поскольку показатель КТК эксплуатанта воздушных судов лучше отражает его долю рынка и сжигаемого топлива, он является наиболее подходящим мерилем применимости к нему освобождения от PM.

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТОВ
В СОВЕТЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

10 ноября, 2010 г.

Генеральному секретарю
Международной организации гражданской авиации (ИКАО)
Г-ну Раймону Бенжамену

Тема: 37-я сессия Ассамблеи ИКАО, резолюция 17/2: оговорка ОАЭ

Уважаемый господин Бенжамен!

Правительство Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) хотело бы письменно обратиться к Вам по поводу резолюции 17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", принятой на 37-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в пятницу, 8 октября 2010 года.

На последней сессии Ассамблеи делегация ОАЭ устно заявила оговорку к пункту 15 резолюции 17/2. Это было сделано на арабском языке. Для ясности и во избежание расхождений при переводе ОАЭ были бы крайне признательны Секретариату ИКАО за регистрацию их официальной оговорки к резолюции 17/2 в следующей формулировке:

"ОАЭ считают пункт 15 данной резолюции противоречащим *Чикагской конвенции* и не соответствующим ей".

ОАЭ будут глубоко признательны за рассмотрение Вами этого вопроса.

С уважением

[подпись]
Аиша Аль-Хамили
Представитель ОАЭ
в Совете ИКАО

**ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ
ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

20 октября 2010 г.

Г-ну Раймону Бенжамену
Генеральному секретарю
Международной организации гражданской авиации
Бюро 12.15

Уважаемый господин Бенжамен!

Настоящим имею честь препроводить Вам документ, озаглавленный "Изложение оговорки Соединенных Штатов Америки к резолюции А37-17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата".

Если я смогу оказать Вам любую дополнительную помощь, Вы всегда можете связаться со мной по телефону 8304.

С уважением

[подпись]
Дуэйн Э. Уэрт
Посол

Приложение: в соответствии с указанным.

**Изложение оговорки
Соединенных Штатов Америки
в отношении резолюции А37-17/2 "Сводное заявление
о постоянной политике и практике ИКАО в области
охраны окружающей среды. Изменение климата"**

Решение проблемы изменения климата является одним из главных вызовов, стоящих перед международной авиацией. Соединенные Штаты Америки подтверждают важнейшую роль ИКАО в выработке глобального коллективного подхода для поиска такого решения проблемы воздействия международной авиации на изменение климата, которое делало бы возможным устойчивый рост авиационного сектора. Соединенные Штаты Америки привержены ограничению или сокращению воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат. Мы рады отметить, что это – общая цель, как об этом договорились все государства-члены на прошлых сессиях Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Внутри страны и с партнерами по ИКАО Соединенные Штаты Америки активно участвуют в осуществлении всестороннего комплекса программ по сокращению наших выбросов на основе углубления научных знаний, инновационных авиатехнологий, повышения эффективности организации воздушного движения, эксплуатационных усовершенствований и создания экологичных альтернативных видов топлива для авиации. Эта работа будет составлять основу наших усилий по достижению цели глобального углеродно-нейтрального прироста.

ИКАО на 37-й сессии своей Ассамблеи добилась существенного прогресса в направлении согласования глобального коллективного подхода к вопросам международной авиации и изменения климата. Действительно, резолюция А37-17/2 знаменует собой большой шаг вперед во многих отношениях, но она требует доработки.

С самого начала Соединенные Штаты Америки ясно заявили о том, что все элементы резолюции А37-17/2 должны рассматриваться как единый пакет. Соединенные Штаты Америки и другие страны пытались найти точки соприкосновения и шли на компромиссы для достижения полного согласия по такому пакетному подходу. Но поскольку мы не смогли завершить переговоры, резолюция нуждается в доработке, чтобы мы получили сбалансированный пакет. Мы стремимся внести свой полноценный вклад в эти усилия в интересах разработки резолюции, отражающей глобальный и амбициозный подход. Для этого необходим баланс между элементами резолюции, включая степень амбициозности глобальной среднесрочной цели; четкое понимание необходимости участия государств в конструктивных переговорах для применения рыночных мер (PM); определение порогового уровня применения концепции *de minimis* в отношении ожидаемого участия государств в глобальных усилиях и в отношении применения PM к эксплуатантам воздушных судов из государств, не достигающих порогового уровня *de minimis*; а также оказание технической помощи государствам с особыми потребностями.

Коллективный характер цели углеродно-нейтрального прироста в пункте 6 резолюции отражает тот факт, что решение проблемы эмиссии международной авиации является глобальной задачей. Как показывают данные о суммарной эмиссии международной авиации за последние четыре десятилетия, существенный вклад в эту проблему внесли международные авиаперевозки, осуществляемые как развитыми, так и развивающимися странами.

Кроме того, важно напомнить, что в резолюции А37-17/2 поставлена коллективная, неделимая цель, не налагающая каких-либо юридических обязательств или требований на отдельные государства. Резолюция поощряет действия государств с учетом национальных условий и возможностей.

Соединенные Штаты Америки подтверждают свою оговорку к следующим пунктам резолюции А37-17/2:

Пункт 6. Мы испытываем обеспокоенность по поводу ряда условий, которыми оговаривается среднесрочная цель, принятая в этом пункте. Мы считаем, что несколько условий в подпунктах а)–е) превышают пределы разумного, и особенно мы возражаем против подпункта с), который ослабил бы императив глобальных действий, проводил бы необоснованное различие между государствами – членами ИКАО, которое не соответствует положениям Чикагской конвенции, и был бы способен скомпрометировать экологическую эффективность коллективных международных усилий. Соединенные Штаты Америки также напоминают, что мы добивались постановки более амбициозной и достижимой цели углеродно-нейтрального прироста к 2020 году на основе исходного уровня 2005 года. Отметим, что ряд государств, – как развитых, так и развивающихся, – желают предпринимать действия, а в ряде государств, – как развитых, так и развивающихся, – выбросы будут продолжать расти. Как указано выше, Соединенные Штаты Америки уже принимают далеко идущие меры, которые могут помочь достижению этой цели. Соединенные Штаты Америки полагают, что пункт 6 резолюции А37-17/2 нуждается в доработке, особенно в отношении определения усилий всех государств.

Пункт 15. Хотя Соединенные Штаты Америки поддерживают концепцию *de minimis* как определяющий фактор ожиданий по поводу вклада государств в достижение поставленной цели, у нас сохраняются вопросы по поводу ее применения к РМ. Эта концепция нуждается в дальнейшем обсуждении и прояснении, прежде чем ее можно было бы применять на практике, и ее оправданность необходимо оценивать в привязке к сбалансированности всего пакета. Таким образом, Соединенные Штаты Америки считают, что пункт 15 резолюции А37-17/2 нуждается в дополнительной проработке.

Приложение, касающееся рыночных принципов. У нас есть ряд опасений в отношении перечисленных в приложении к этой резолюции принципов, касающихся применения рыночных мер. В своей нынешней формулировке эти принципы в некоторых местах представляются расплывчатыми, чрезмерно прескриптивными или плохо подходящими для практического применения в международной авиации. Таким образом, Соединенные Штаты Америки считают, что требуется дальнейшая работа над приложением к резолюции А37-17/2.

Резолюция А37-17/2 представляет собой единый пакет. Как отмечалось выше, несмотря на то, что мы ценим усилия, вложенные в разработку этой резолюции, мы по-прежнему считаем, что для выработки сбалансированного и эффективного пакета еще многое предстоит сделать. Таким образом, Соединенные Штаты Америки готовы сотрудничать с другими государствами – членами ИКАО по всем вопросам, изложенным в резолюции, включая, в частности, описанные выше, для того чтобы найти совместные решения, которые создадут возможности для устойчивого развития международной авиации.