



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

(Представлено 53 Договаривающимися государствами¹ – членами
Африканской комиссии гражданской авиации)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе излагается позиция Африки по вопросу международной авиации и ее влияния на изменение климата. В нем одобряется программа действий, разработанная Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК). В документе также высказывается возражение относительно предпринимаемых государствами или регионами односторонних действий в области рыночных мер, затрагивающих все государства, вновь подтверждается признание Африкой ведущей роли ИКАО в рассмотрении всех вопросов гражданской авиации, касающихся окружающей среды, а также мнение о том, что принцип общей, но дифференцированной ответственности должен применяться в рамках всех усилий ИКАО по смягчению последствий воздействия авиационной эмиссии на окружающую среду.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) вновь подчеркнуть настоятельную необходимость решения проблемы эмиссии ПГ (парниковых газов) международной гражданской авиации, используя для этого широкий диапазон средств, таких как корзина мер, включая меры по оказанию содействия развивающимся государствам в получении помощи;

б) высказать возражение по поводу одностороннего принятия государствами и регионами экономических/рыночных мер, затрагивающих все государства, и подтвердить роль ИКАО в качестве организации, рассматривающей и решающей все экологические проблемы, включая рыночные меры;

с) одобрить предложение о предоставлении ИКАО помощи развивающимся государствам в области финансирования, наращивания возможностей и передачи технологий в целях реализации программы действий ИКАО и принятия других мер по ограничению или уменьшению объема авиационной эмиссии.

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящее время вопрос об увеличении объемов деятельности глобальной авиации не вызывает сомнений, в результате чего воздействие авиационной эмиссии становится серьезной глобальной проблемой. Авиация стала основной движущей силой глобального экономического роста. Несмотря на то, что вклад авиационной эмиссии в изменение климата незначителен, ее объем все же составляет 2 % глобального объема эмиссии парниковых газов. Как предполагается, ее доля будет возрастать, и этой проблемой следует заниматься, хотя хорошо известно, что по сравнению с другими источниками этот фактор роста является намного меньшим, чем показатели, характеризующие вклад дорожного транспорта, отраслей промышленности или энергетики.

1.2 Согласно данным ИКАО, за период 1990–2006 гг. объем эмиссии CO₂ международной авиации увеличился почти вдвое. На 36-й сессии Ассамблеи в сентябре 2007 года этот факт был признан, и в этой связи была создана Группа по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) для разработки программы действий по решению проблемы этих видов эмиссии, которая предусматривает выработку стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии, включая рыночные меры (РМ).

1.3 На совещании ГМАИК/4 Рабочая группа по рыночным мерам отметила, что отсутствие разработанных ИКАО рамок привело к принятию различными государствами и регионами далеко не оптимальных подходов и параметров. Более того, программа действий, разработанная ГМАИК, представляет собой широкую исходную платформу, предусматривающую участие всех государств в достижении глобальных желательных целей с учетом их соответствующих возможностей. Кроме того, 36-я сессия Ассамблеи, проходившая в сентябре 2007 года, подчеркнула важность принятия на себя ИКАО ведущей роли в рассмотрении всех вопросов гражданской авиации, связанных с окружающей средой.

2. ИКАО И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

2.1 Свидетельством возможности ИКАО играть ведущую роль в деле ограничения или уменьшения воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат стало успешное создание Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в соответствии с положениями добавления К резолюции А36-22 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды". ГМАИК было поручено разработать и рекомендовать Совету активную программу действий в области международной авиации и изменения климата и общую стратегию по ограничению или уменьшению эмиссии парниковых газов, образуемой в результате деятельности международной

гражданской авиации. Разработанная ГМАИК программа действий еще раз подтверждает ведущую роль и возможности ИКАО.

2.2 В течение последних десяти лет ИКАО осуществляет деятельность в области авиационной эмиссии CO₂, а в области других видов эмиссии – на протяжении нескольких десятилетий. Эта деятельность предусматривает изучение и разработку ряда технических и эксплуатационных мер уменьшения объема авиационной эмиссии. Более того, был проведен подробный анализ рыночных мер в соответствии с резолюциями, принятыми генеральными ассамблеями в прошлом. Кроме того, в ее рамках проводится анализ вариантов введения сборов за авиационную эмиссию CO₂, разработки систем торговли квотами на эмиссию и добровольных мер. По вопросу различных рыночных мер опубликован ряд инструктивных документов.

2.3 Не вызывает сомнений тот факт, что ГМАИК еще раз подтвердила и выдвинула на первый план мнение о том, что стоящей на данный момент перед авиационной отраслью проблемой является достижение глобального консенсуса и проявление политической воли с целью определения и согласования вопроса о том, какие дополнительные меры следует принять на данный момент в целях сокращения прироста объема эмиссии CO₂ международной гражданской авиации, учитывая при этом принцип общей, но дифференцированной ответственности (CBDR).

3. СИСТЕМА ТОРГОВЛИ КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

3.1 20 декабря 2006 года Комиссия Европейского союза опубликовала предлагаемое законодательство по распространению системы торговли квотами на эмиссию (СТКЭ) Европейского союза (ЕС) на гражданскую авиацию. Это предложение будет предусматривать обязательное участие с 2013 года перевозчиков из государств, не являющихся членами ЕС и выполняющих полеты в ЕС в прямом и обратном направлениях, независимо от национальной принадлежности. В качестве последующей меры Комитет по окружающей среде Европейского парламента в мае 2008 года провел голосование по проекту поправок, предусматривающих "ужесточение" действующих предложений.

3.2 Комитет по окружающей среде согласился с тем, что все воздушные суда, выполняющие полеты в пределах территории ЕС, покидающие ее или совершающие посадку, будут включаться в СТКЭ с 2011 вместо 2012 года, как было предложено первоначально.

3.3 Международная ассоциация авиаперевозчиков заявила о том, что она поражена экстремизмом Комитета по окружающей среде Европейского парламента, принявшего такую радикальную структуру СТКЭ. В комплексе для авиакомпаний перспектива 100-процентного аукциона с 2013 года, применения коэффициента и использования фактически закрытой системы торговли квотами носит пагубный характер.

3.4 Результатом этих проектов поправок к законодательству является одностороннее и несогласованное введение Европейским союзом СТКЭ.

4. **МЕРЫ АФРИКАНСКИХ ГОСУДАРСТВ ПО СОКРАЩЕНИЮ ОБЪЕМА ЭМИССИИ**

4.1 Африканские государства намерены выработать согласованный подход к решению вопроса об ограничении или уменьшении объема авиационной эмиссии. Вместе с тем отдельные государства в регионе уже приступили к реализации ряда программ по сокращению объема эмиссии. В их число входят:

- a) программа обновления парка воздушных судов, ставшая возможной благодаря Кейптаунской конвенции. Это изменило воздушное пространство Африки, которое в настоящее время бороздят воздушные суда нового поколения;
- b) модернизация системы организации воздушного движения, включая навигацию, основанную на характеристиках;
- c) использование экологичного наземного вспомогательного оборудования, строительство новых зданий аэровокзалов и использование возобновляемых источников энергии (солнечной/ветровой);
- d) принятие рядом африканских авиакомпаний системы рационального природопользования ИКАО.

4.2 Африканские государства также поручили Секретариату АКГА разработать инструктивные указания относительно единообразного и согласованного подхода к смягчению последствий воздействия эмиссии CO₂ авиатранспортной отрасли в Африке.