

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****УСИЛЕНИЕ ЛИДИРУЮЩЕЙ РОЛИ ИКАО В ТОРГОВЛЕ КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ**

(Представлено Кубой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе признается и поддерживается регламентирующая деятельность ИКАО и Комитета по охране окружающей среды (САЕР) ИКАО по анализу воздействия авиации на окружающую среду и способов смягчения данного воздействия, а также ответственность государств в данной области. В нем показывается, каким образом односторонние меры в данной области, затрагивающие третий мир или развивающиеся страны, создают новые формы дополнительной зависимости и усиление экономического неравенства.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- b) предпринять необходимые действия с целью гарантии того, что ИКАО координирует международные действия по борьбе с изменением климата, разрабатывая и совершенствуя правила и рекомендуемые методы, инструктивные документы по технологическим мерам надлежащей организации воздушного транспорта и применению возможных подходов, основанных на рыночных критериях;
- c) активизировать сотрудничество между государствами, с тем чтобы принимаемые меры по аспектам окружающей среды, касающимся эмиссии авиационных двигателей, внедрялись постепенно и согласованным образом, исключая предпринятие односторонних действий.

<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>	Никаких дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации Дос 9885, Инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации Киотский протокол

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен Кубой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Изменение климата является одной из важных проблем, стоящих сегодня перед человечеством. Международное сообщество признает необходимость срочного снижения парниковых газов и использования возобновляемой энергии для уменьшения загрязнения планеты. По данным Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) ООН, на авиацию приходится 2 % мировых выбросов CO<sub>2</sub> в результате сгорания органических видов топлива.

1.2 ИКАО включила рассмотрение проблемы охраны окружающей среды в число своих приоритетных задач и обязанностей; однако в последние годы многие загрязняющие выбросы авиационных двигателей, которые влияют на качество воздуха на местах и в регионах, были значительно уменьшены. Комитет по охране окружающей среды (CAEP) разработал ценную техническую документацию по авиационному шуму и эмиссии, способствующую решительным образом обеспечить эффективный расход топлива на всех этапах полета воздушных судов.

1.3 Киотский протокол, в качестве части своего процесса согласования, предложил три гибких механизма, которые позволяют странам в приложении I (развивающиеся страны) уменьшить свою эмиссию при значительно меньших затратах. Эти три механизма включают совместное внедрение, лицензии на торговлю квотами на эмиссию и механизм чистого развития.

1.4 Лицензии на торговлю квотами на эмиссию представляют собой механизм, определяющий продажу между странами, относящимися к приложению I, углеродных кредитов, полученных различными путями. Наиболее очевидный и наиболее желательный с точки зрения охраны окружающей среды путь получения кредитов представляет собой ситуацию, когда страна из приложения I достигает уровней снижения эмиссии парниковых газов, которые превосходят ее обязательства по снижению, установленные в протоколе.

1.5 В этом отношении ИКАО в документе Дос 9885 *"Инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации"* предложила государствам четкий и понятный текст, касающийся сферы применения торговли квотами на эмиссию в международной гражданской авиации. Документ устанавливает принципы и основу формирования этого гибкого механизма в области аэронавигации, предоставляя консультативную и практическую информацию, а также указывая на то, что основной интерес представляет собой по-прежнему торговля правами на эмиссию.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Авиационная отрасль связана с тремя основными видами воздействия на окружающую среду: эмиссия двигателей, шум и утилизация отходов вследствие эксплуатации воздушных судов, выполняющих полеты в аэропорты. Однако авиационная система также оказывает воздействие на окружающую среду вследствие использования органического топлива, эксплуатационных баз (использование земли и вырубка леса), вследствие упомянутых выше выбросов, а также строительства аэропортов для обеспечения экономического и социального развития.

2.2 Мы признаем, что исследования и подтверждающие данные экспертов ИКАО оказали государствам поддержку; они помогли сформировать их внутреннюю политику по эксплуатации воздушных судов и аэропортов, использованию органических видов топлива и

галогенизированных веществ, а также снижению шума авиационных двигателей и другого оборудования, включая применение нормативных положений в отношении эмиссии газов и утилизации твердых и жидких отходов.

2.3 Государства обязаны осуществлять охрану окружающей среды путем ее сохранения и рационального использования природных ресурсов, систематически устранять причины ухудшения окружающей среды в международном плане и на местах, разрабатывать меры по исключению отрицательных воздействий на окружающую среду, а также снижать эти воздействия и, когда это возможно, исключать их.

2.4 Однако Европейский союз предпринял односторонние действия по торговле квотами на эмиссию, которые затрагивают третий мир или развивающиеся страны, не позволяя этим странам избежать формирования новых видов зависимости в дополнение к уже существующим и, таким образом, дополнительно усугубляют экономическое неравенство.

2.5 Для осуществления и применения государствами новых мер, касающихся эмиссии авиационных двигателей, необходимы крупномасштабные инвестиции, которые являются бременем для третьего мира и/или развивающихся стран.

2.6 Статья 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержит положения по аэропортовым правам и другим аналогичным правам, включая принцип недискриминации. ИКАО сформировала критерии с целью оказания помощи государствам в вопросах, касающихся прав (Дос 9082, *Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*), включая конкретный инструктивный материал по правам, касающимся шума, и правам на эмиссию применительно к местному качеству воздуха. Такие обязательства должны занимать форму прав, а не налогов. Собираемые средства должны использоваться для ослабления влияния эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Куба предлагает заниматься решением проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду на постепенной и согласованной основе под руководством ИКАО и при исключении односторонних действий, когда приоритеты являются признанными и развивается сотрудничество между всеми сторонами.

3.2 Куба считает, что эти усилия должны включать повышение международной поддержки и выделение ресурсов для применения сбалансированных стратегий разработки новых и возобновляемых источников энергии, которые, совместно с более эффективным использованием традиционных источников, позволят уменьшить зависимость от органических видов топлива и смягчить воздействие на изменение климата.

3.3 Куба поддерживает более широкое участие развивающихся стран в смягчении изменения климата и считает, что любое соглашение должно сохранять обязательства, предусмотренные в Киотском протоколе, в отношении принципа общих, но дифференцированных обязанностей, не подвергая опасности экономическое и социальное развитие развивающихся стран и третьего мира.

3.4 По мнению Кубы, адаптация к изменению климата является важнейшим вопросом, который должен изучаться в рамках будущей международной политики по климату, имея в виду высокий уровень уязвимости развивающихся стран, особенно небольших островных государств и наименее развитых государств. В данном контексте развитые страны должны предоставить необходимые финансовые средства, которые позволят задействовать адаптационный фонд, утвержденный на 13-й Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата (COP13/MOP13)), проходившей с 3 по 14 декабря 2007 года в Бали, Индонезия.

– КОНЕЦ –