



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

НЕОБХОДИМОСТЬ НАУЧНО ОБОСНОВАННОГО ПОДХОДА К ВВЕДЕНИЮ РЫНОЧНЫХ МЕР ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ИЛИ УМЕНЬШЕНИЮ ЭМИССИИ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

(Представлено Российской Федерацией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представлено предложение Российской Федерации относительно необходимости научно обоснованного подхода к введению рыночных мер по ограничению или уменьшению эмиссии авиационных двигателей, в особенности эмиссии двуокиси углерода CO₂. Акцентируется внимание на необходимости взвешенного и сбалансированного подхода в реализации предлагаемых мер Договаривающимися государствами. Предлагается в дальнейшей работе Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации ИКАО (САЕР) сосредоточить внимание на уменьшении эмиссии окислов азота NO_x, представляющих реальную угрозу для здоровья людей и окружающей среды.

Действия Ассамблеи приведены в п. 4.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

A35-WP/56, A35-WP/76, A35-WP/77

Дос 9790, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 5 октября 2001 года),

Дос 9836, Доклад 6-го совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/6).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 28 мая 2004 года Совет ИКАО на 5-м заседании 172-й сессии одобрил проект рабочего документа для 35-й Ассамблеи ИКАО, посвященный "рыночным мерам, касающимся эмиссии авиационных двигателей" с учетом изменений, предложенных в письме на имя Генерального секретаря ИКАО от имени 22 государств, включая Российскую Федерацию. Суть

предложенных изменений в основном заключалась в более сбалансированном подходе к введению Договаривающимися государствами таких рыночных мер. В ходе обсуждения проекта рабочего документа Совет пришел к заключению о необходимости проведения дальнейших исследований в этой области и поручил Генеральному секретарю представить Совету документ в ходе его 173-й сессии в ноябре – декабре 2004 года документ, в котором бы содержалась программа дальнейших разработок и исследований по этому и другим, связанным с ним вопросам. Признавая существующую проблему воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду и население, Российская Федерация в числе других государств высказала озабоченность в связи со стремлением ряда государств распространить положения Киотского протокола на воздушный транспорт и в связи с этим ввести в одностороннем порядке экономические меры, направленные на снижение выбросов авиационными двигателями парниковых газов. В этой связи также было обращено внимание Совета на то, что предлагаемые рыночные меры будут сосредоточены исключительно на эмиссии двуокиси углерода (CO_2), в то время как окислы азота NO_x , представляющие реальную угрозу для здоровья и окружающей среды, во внимание приниматься не будут.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В ходе 6-го совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/6), проходившего в Штаб-квартире ИКАО с 2 по 12 февраля 2004 года эксперты одобрили рекомендации по сокращению воздействия на окружающую среду авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, включая более жесткие стандарты в отношении эмиссии окислов азота (NO_x), начиная с 2008 года. В ходе обсуждения этих вопросов было одобрено типовое соглашение по добровольным мерам снижения уровня эмиссии двуокиси углерода (CO_2) авиационными двигателями. После рассмотрения возможных вариантов внедрения системы открытого обмена квотами на эмиссию авиационных двигателей было рекомендовано сосредоточить дальнейшую работу ИКАО в этой области на двух подходах, а именно: добровольных мерах связанных с введением пошлин на эмиссию и обменом квотами на эмиссию. Однако совещанию САЕР не удалось добиться консенсуса в отношении использования этой рекомендации из-за ряда нерешенных вопросов, что нашло отражение в докладе САЕР/6 по этому вопросу.

2.2 Российская Федерация в целом отмечает значительный прогресс, достигнутый в работе САЕР. В тоже время вызывает озабоченность отсутствие сравнительного анализа экологического воздействия эмиссии NO_x и CO_2 на окружающую среду, а также эмиссии авиационных двигателей в том объеме, в каком финансовые затраты можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта. Недостаточно убедительно и обстоятельно дается оценка правовых аспектов возможности взимания сборов за эмиссию ввиду того, что политикой ИКАО предусмотрены сборы только за предоставление средств и работу служб (за оказываемые услуги). Также отсутствует какое-либо научно обоснованное определение понятий "причиненного вреда" и "причиненного ущерба".

2.3 Ряд ученых-экологов, имеющих мировую известность, утверждают, что современное глобальное потепление происходит не из-за увеличения концентрации парниковых газов, а по причине роста солнечной активности. В настоящее время не существует обоснованного оправдания усилиям, предпринятым в области снижения эмиссии в атмосферу антропогенной двуокиси углерода, и более того, следует отметить, что растущая глобальная температура приводит к поступлению больших объемов CO_2 из океанической воды в атмосферу. Есть веские

основания полагать, что "причина" и "следствие" глобального потепления недостаточно изучены учеными, что не может не вызывать обеспокоенности. До последнего времени вообще не существовало теории парникового эффекта и влияния "парниковых газов" на тепловые режимы тропосферы, а многочисленные модельные прогнозы климатических изменений, как правило, носили характер интуитивных и некорректно поставленных задач. Важно отметить, что на сегодня не существует ни одного достоверного доказательства влияния "парниковых газов" на климат Земли. Известно, что современная океаническая вода содержит в 50–60 раз больше двуокиси углерода, чем атмосферный воздух, из чего логически вытекает, что влияние человека на этот процесс незначительно, и в первом приближении им можно пренебречь.

2.4 Ведущие ученые Российской академии естественных наук (академик Капица, Сорохтин и многие другие), а также их зарубежные коллеги из Великобритании, США, Канады, Австралии, Швеции и другие неоднократно отмечали, что при изучении изменений современного климата Земли необходимо учитывать, что существуют экспериментальные данные (спутниковые и шаров-зондов), свидетельствующие о слабом похолодании климата планеты за последние 20 лет. Результаты бурения ледникового покрова Антарктиды показывают, что изменения температуры на протяжении последних 420 тысяч лет всегда опережали соответствующие им изменения концентрации CO_2 в толще ледникового покрова. Это, бесспорно, свидетельствует о том, что изменения концентрации CO_2 в атмосфере являются следствием глобальных изменений температуры, а не их причиной.

2.5 На заседании совета-семинара Российской академии наук по проблемам изменения климата, проходившем в июле этого года в Москве, один из участников пресс-конференции, руководитель компании "Weather Action", занимающейся исследованиями климата, Пирс Корбэн заявил: "Теория глобального потепления в результате парникового эффекта, которая сейчас распространяется в массовом сознании, все больше отходит от науки и превращается в своего рода мистическую догму. Эта теория не имеет научной ценности и соответствует интересам лоббистских групп".

2.6 Обсуждая последствия возможных снижений эмиссии CO_2 нужно учитывать, что увеличенное поступление двуокиси углерода в атмосферу является положительным фактором для сельского хозяйства и биологической продуктивности. Следует отметить, что двуокись углерода полезна для жизни на Земле. Существует мнение экспертов в области сельского хозяйства, что 10% увеличение урожайности сельскохозяйственных культур, наблюдавшееся в течение последних десятилетий, произошло только благодаря влиянию увеличения содержания двуокиси углерода в атмосфере.

2.7 Следует отметить, что гражданская авиация является далеко не основным источником загрязнения атмосферы, намного уступая в этом таким отраслям, как металлургическая промышленность, энергетика, автомобильный транспорт и т. п. В 1999 году МГЭИК (Межправительственная группа экспертов по изменению климата) завершила подготовку специального доклада, в котором отмечалось, что деятельность авиации на глобальное потепление оказывает незначительное влияние, и в этой области сохраняется значительная доля неопределенности. В этой связи вопрос о введении экономических мер регулирования эмиссии двуокиси углерода в условиях неопределенности, представляется преждевременным.

2.8 В выводах документа, представленного Советом 33-й сессии Ассамблеи, отмечалось, что система открытого обмена квотами на эмиссию будет представлять собой экономически эффективное решение проблемы снижения эмиссии двуокиси углерода в

долгосрочном плане, однако она не может быть реализована до того момента, пока Киотский протокол не вступит в силу, и не будет согласован предельный объем выбросов CO₂. Некоторые государства и региональные организации объявили о своих планах внедрения систем обмена квотами на эмиссии. Однако в настоящее время ни одна из этих систем не включает обмен квотами на эмиссию двуокси углерода применительно к гражданской авиации.

3. ВЫВОДЫ

3.1 В настоящем рабочем документе и докладе САЕР/6 отмечено, что существуют нерешенные проблемы, в обозначенной области, и по многим из них нет какой-либо единой точки зрения, в частности, в отношении экономического обоснования взимания пошлин. Вопрос о предполагаемых сборах за эмиссию парниковых газов может быть рассмотрен только тогда, когда он будет научно обоснован и проанализирован на наличие предпосылок введения сборов для гражданской авиации. Также существует необходимость оценки экономических последствий и правовых аспектов введения сборов и пошлин за эмиссию с точки зрения конкурентоспособности и обеспечения справедливости. В документе A33-WP/56 отмечено, что данный вопрос является сложным, и на данном этапе остается нерешенным.

3.2 В Резолюции A33-7 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды" Договаривающимся государствам предлагается продолжить во всех соответствующих случаях активно поддерживать деятельность ИКАО в области охраны окружающей среды. Настоятельно рекомендуется воздержаться от принятия односторонних мер, направленных на эксплуатационные ограничения, которые могут нанести ущерб развитию международной гражданской авиации.

3.3 Позиция Российской Федерации, принимающей активное участие в работе САЕР, выражается в поддержке усилий ИКАО, направленных на охрану окружающей среды. Мы призываем Договаривающиеся государства продолжать совместные действия в этой области, основываясь на научно обоснованных подходах, избегая поспешных решений, которые могут нанести вред деятельности международной гражданской авиации без какого-либо положительного воздействия на окружающую среду. В частности, мы считаем необходимым в дальнейшей работе Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации уделить основное внимание окислам азота (NO_x). Учитывая обратную взаимосвязь необходимо провести в приоритетном порядке сравнительный анализ экологического воздействия NO_x и CO₂.

3.4 В целом Российская Федерация поддерживает доклад Совета ИКАО "О связанных с рынком мерах, касающихся эмиссии авиационных двигателей", а также "Проект пересмотренного добавления I к резолюции A33-7", изложенные в рабочем документе A35-WP/76. Российская Федерация выступает за продолжение исследований в этой области в рамках работы САЕР, однако считает недопустимым введение в одностороннем порядке сборов за эмиссию авиационных двигателей до завершения всестороннего и детального изучения данного вопроса.

4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению настоящий документ;

- b) согласиться с тем, что вопрос введения рыночных мер по ограничению или уменьшению эмиссии авиационных двигателей недостаточно изучен как с научной, так и с экономической точек зрения;
- c) призвать Договаривающиеся государства воздержаться от одностороннего введения сборов за эмиссию авиационных двигателей до завершения всестороннего и детального изучения данного вопроса;
- d) рекомендовать Совету ИКАО включить в программу работы Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) проведение сравнительного анализа воздействия эмиссий NO_x и CO_2 на окружающую среду;
- e) рекомендовать Совету ИКАО в дальнейшей деятельности уделять должное внимание в отношении эмиссии окислов азота (NO_x), представляющих реальную угрозу для окружающей среды и здоровья людей.

– КОНЕЦ –