



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

A35-WP/314
EX/116
6/10/04

**35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 15 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

15:1 На своих (будет указано) заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос, касающийся охраны окружающей среды, на основе доклада Совета о ходе работ в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей (WP/56) и двух других докладов Совета: один об использовании рыночных мер ограничения или снижения эмиссии парниковых газов гражданской авиацией (WP/76) и другой, касающийся обновления сводной резолюции об охране окружающей среды, резолюция А33-7 (WP/77). Кроме того, государства и наблюдатели представили для рассмотрения 21 документ: WP 72, 85, 95, 99, 101, 115, 123, 132, 137, 138, 139, 146, 153, 172, 174, 177, 182, 222, 223, 235 и 247 (будет дополнено).

15:2 Комитет отметил, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совета и его различные группы экспертов по-прежнему выполняют основной объем работы Организации в области охраны окружающей среды и что в феврале 2004 года САЕР провел свое совещание (САЕР/6). В области шума и эмиссии были достигнуты значительные результаты, подробная информация о которых приведена ниже.

Авиационный шум: основные аспекты

15:3 Совет в своем докладе указал (WP/56), что в мае 2004 года он рассмотрел поправки к тому I "Авиационный шум" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", части III Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и к тому I Приложения 14 "Аэродромы", которые вытекают из рекомендаций совещания САЕР/6. Наиболее существенными элементами этих поправок являются новые положения, касающиеся документов, подтверждающих сертификацию по шуму, положения, касающиеся повторной сертификации, а также ссылки на сбалансированный подход к управлению шумом. Эти и другие поправки к Приложениям, предложенные совещанием САЕР/6, будут рассматриваться Советом на предмет их принятия в свете замечаний от государств и международных организаций. Согласно поручению 33-й сессии Ассамблеи (резолюция А33-7, добавление С) был разработан инструктивный материал ИКАО для оказания государствам помощи в использовании сбалансированного подхода (*Руководство по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Doc 9829), и Совет утвердил продолжение совершенствования этого инструктивного материала в рамках деятельности САЕР. Было опубликовано новое издание части 2 "*Использование земельных участков и охрана окружающей среды*" *Руководства по проектированию аэропортов* (Doc 9184) и вскоре планируется выпустить новое издание *Технического руководства ИКАО по окружающей среде, регламентирующего использование методик при сертификации воздушных судов по шуму* (Doc 9501). Что касается эволюции шумовой обстановки, то было отмечено значительное улучшение ситуации с точки зрения подверженных воздействию шума населенных районов по сравнению с данными прогноза, представленного на совещании САЕР/5 (январь 2001 года), что обусловлено, главным образом, ускоренным снятием с эксплуатации более старых воздушных судов и снижением прогнозируемых объемов операций тяжелых транспортных реактивных воздушных судов. Кроме того, разрешение в соответствии со статьей 84 спора между Соединенными Штатами Америки и 15 европейскими государствами, которое положительно завершилось 5 декабря 2003 года, укрепило роль ИКАО как форума, обеспечивающего посредничество при разрешении авиационных проблем.

15:4 В документе WP/101 Австралия внесла предложение о том, что инструктивный материал по сбалансированному подходу (Doc 9829) можно улучшить, если включить стратегии,

предусматривающие учет "аспектов человеческого фактора", а также призвала Совет включить в сбалансированный подход в рамках будущей работы САЕР над Дос 9829 методы взаимодействия с населением, что обеспечит актуальность инструктивного материала и учет в нем потребностей государств.

15:5 В документе WP/247 Китай представил информацию о принятых китайским правительством мерах и накопленном опыте в области решения проблемы авиационного шума и предложил рассмотреть возможность объединения касающихся шума аспектов резолюции A33-7 с Приложением 16, с тем чтобы разработать автономное и комплексное Приложение к Конвенции, которое будет служить единообразной правовой основой деятельности Договаривающихся государств. Было также предложено расширить исследования в области регулирования авиационного шума и использовать упреждающий подход к решению проблемы шума в аэропортах, включающий разработку стандартов и рекомендуемой практики.

15:6 В документе WP/172 Индия выразила озабоченность последствиями запретов на полеты в ночное время, введенных в аэропортах в некоторых районах мира, в том числе необходимостью для некоторых аэропортов в других странах обслуживать большой объем международных операций в неудобное время, а также их потенциально неблагоприятным влиянием на доступ к рынку, использование прав на выполнение перевозок и развитие авиaperевозок. Была поставлена под сомнение сохраняющаяся необходимость таких запретов, учитывая достигнутый технологический прогресс в уменьшении шума воздушных судов. Ассамблее было предложено принять решение в отношении запретов на полеты в ночное время, имея в виду снижение остроты указанных проблем.

15:7 В документе WP/153 Международный совет аэропортов (МСА) выразил поддержку ведущей роли ИКАО в области охраны окружающей среды. Была дана положительная оценка инструктивному материалу по сбалансированному подходу и выражено мнение о том, что имеется ряд аспектов, которые требуют дополнительного уточнения в инструктивном материале, с тем чтобы сделать его более полезным для аэропортов документом (больше внимание снижению шума в источнике; реалистичная роль планирования использования земельных участков; уточнение индекса шума и описаний контуров шума; а также большая гибкость методики анализа затрат/выгод). МСА также призвал включить в Приложение 16 более жесткие стандарты авиационного шума в целях снижения шума и содействия расширению пропускной способности аэропортов для обеспечения будущего роста объемов перевозок.

15:8 В документе WP/138 государства – члены ЕКГА привлекли внимание к проблеме шума вокруг аэропортов, расположенных в плотнонаселенных районах, где законные жалобы со стороны населения могут иметь серьезные последствия для авиатранспортной системы, сдерживая развитие некоторых аэропортов и тем самым ограничивая пропускную способность всей системы. Последствия принятого в 2003 году решения Европейского суда по правам человека заключаются в том, что государства, относящиеся к его юрисдикции, юридически обязаны обеспечить и поддерживать справедливый баланс между правами и интересами авиационного сектора и правами и интересами тех, кто подвержен неблагоприятному воздействию шума, обусловленному его деятельностью. Исходя из этого, государства – члены ЕКГА поддержали принятие целей в области охраны окружающей среды, предложенных Советом, приветствовали инструктивный материал по сбалансированному подходу и предложили Совету содействовать расширению его использования. Они также предложили Совету разработать дополнительные меры по снижению авиационного шума в источнике и в свете достигнутого прогресса в ограничении или снижении

количества людей, подверженных воздействию шума в районах аэропортов, рассмотреть целесообразность разработки новых жестких стандартов шума.

15:9 В документе WP/72 ИАТА приветствовала разработанный ИКАО инструктивный материал по сбалансированному подходу. Была подчеркнута важность расширения и согласования методов управления шумом в районах аэропортов и государствам было предложено принять и внедрить этот новый инструктивный материал.

15:10 Завершив рассмотрение этих документов и последовавшее обсуждение проблем авиационного шума в целом, Комитет с удовлетворением отметил значительный прогресс, достигнутый после 33-й сессии Ассамблеи, в частности разработку и опубликование *Руководства по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Дос 9829). Имея в виду, что это Руководство является "живым документом" и что САЕР уже планирует дальнейшую проработку некоторых его аспектов в целях учета потребностей государств, Комитет предложил включить инструктивный материал по методам взаимодействия с населением и рассмотреть другие предложенные вопросы, если позволят ресурсы, а также содействовать расширению использования этого инструктивного материала через проведение семинаров. Комитет призвал государства внедрить сбалансированный подход, используя новое Руководство.

15:11 Комитет также с удовлетворением отметил результаты исследования эволюции авиационного шума и согласился с необходимостью продолжения таких оценок, которые являются полезными для разработки политики в области шума ИКАО и государствами.

15:12 Комитет отметил, что многие из представленных предложений уже предусмотрены в программе работы САЕР, которая недавно была утверждена Советом. Например, что касается более жестких стандартов шума в Приложении 16, то САЕР уже приступил к изучению необходимости более жестких стандартов, исходя из комплексного рассмотрения имеющейся технологии и принципов, содержащихся в его круге полномочий (техническая осуществимость, экономическая обоснованность и польза для окружающей среды, а также потенциальная взаимозависимость мер регулирования шума и регулирования эмиссии двигателей). Кроме того, Комитет рекомендовал имеющим конкретные предложения государствам, которые еще не являются членами САЕР, например Китаю, рассмотреть возможность участия в деятельности САЕР, с тем чтобы их предложения могли быть рассмотрены на экспертном уровне.

15:13 Что касается трудностей, с которыми сталкивается ряд государств в результате введения в других государствах связанных с шумом запретов на выполнение полетов, то был признан деликатный характер этого вопроса. Было отмечено, что инструктивный материал ИКАО предусматривает запреты на выполнение полетов и другие эксплуатационные ограничения в рамках контекста сбалансированного подхода. Комитет пришел к выводу о том, что Совету следует дополнительно изучить данный вопрос, если позволят ресурсы, и, в частности, определить масштабы и рамки данной проблемы.

15:14 В заключение Комитет выразил свою поддержку работе, которую проводит в настоящее время САЕР в области шума, и вкладу авиационного сообщества в деятельность САЕР, а также рекомендовал Совету:

- а) определить приоритетность задач в программе работы САЕР, касающихся авиационного шума, и необходимые ресурсы для их решения, включая

предложения в отношении дополнительной работы по дальнейшему совершенствованию инструктивного материала по сбалансированному подходу и изучения проблем, связанных с шумом запретов на полеты в ночное время;

- b) призвать государства предусмотреть необходимые меры и ресурсы для обеспечения выполнения в полном объеме программы работы САЕР в области авиационного шума.

15:15 Комитет также рассмотрел проблему авиационного шума в связи с обновлением резолюции А33-7 (см. пп. 15:55–.... ниже).

Эмиссия авиационных двигателей: основные аспекты

15:16 Совет представил доклад (WP/56) о результатах своей деятельности в области эмиссии авиационных двигателей, включая информацию о технических и эксплуатационных мерах уменьшения эмиссии и сотрудничестве с другими органами ООН в этой области. Совещание САЕР/6 подготовило для рассмотрения Советом предложение о включении в том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16 более жестких стандартов на выбросы окиси азота (NO_x). Новый стандарт на NO_x, который предусматривает снижение на 12% существующих допустимых уровней эмиссии, был единогласно принят совещанием САЕР/6 в качестве элемента двухэтапного подхода, который включает рассмотрение более жестких стандартов на эмиссию авиационных двигателей, в частности NO_x, на основе анализа технологий и с учетом принципов САЕР, касающихся технической осуществимости, экономической целесообразности, экологических выгод и взаимозависимости, имея в виду завершить этот процесс и рассмотреть результаты в 2010 году. Комитет САЕР продолжал деятельность по оценке имеющейся научной информации о влиянии эмиссии авиационных двигателей в глобальном плане и на уровне земли, а также технологий снижения эмиссии. Продолжалась деятельность по определению средне- и долгосрочных целей в области уменьшения объема авиационной эмиссии и оценке необходимости дальнейшей разработки методов для определения взаимозависимости между эмиссией и шумом. Опубликован инструктивный материал по эксплуатационным мерам (*Эксплуатационные возможности сведения к минимуму потребления топлива и снижения эмиссии*, циркуляр 303), который дает возможность аэропортам, авиакомпаниям и другим заинтересованным сторонам, успешно снизившим эмиссию, делиться с другими своими методами работы; кроме того для широкого ознакомления с этой практикой в соответствии с резолюцией Ассамблеи (резолюция А33-7, добавление Н) было проведено два практикума. Для оценки экологических выгод, обеспечиваемых системами CNS/ATM, необходимо продолжить разработку моделей. В настоящее время Комитет САЕР проводит анализ этих моделей, и в этой связи будет обновлена содержащаяся в *Глобальном авиационном плане применительно к системам CNS/ATM* (Дос 9750) информация экологического характера.

15:17 В докладе Совета также обращается внимание на то, что расширяющееся участие органов ООН в деятельности САЕР и возрастающее сотрудничество по линии Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) подчеркивают лидирующую роль и обязанности ИКАО в области охраны окружающей среды от воздействия авиации. В систему РКИК ООН представляются регулярные доклады о проводимой в ИКАО работе по ограничению и снижению выбросов авиацией парниковых газов. По просьбе действующего в рамках РКИК ООН Вспомогательного органа для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА) ИКАО участвует в разработке мер, нацеленных на улучшение

качества данных об авиационной эмиссии, представляемых сторонами РКИК ООН, и методологии, на которой основано представление таких данных. В этой связи ИКАО провела совместно с секретариатом РКИК ООН два совещания экспертов в области данных и моделирования эмиссии и в настоящее время изучает модели авиационной эмиссии, которые могли бы использоваться для оказания помощи ВОКНТА.

15:18 В документе WP/99 Австралия представила информацию о проводимых научных исследованиях в целях изучения потенциальных возможностей повышения эффективности организации воздушного движения (ОрВД), что в конечном итоге приведет к экономии топлива и уменьшению объема эмиссии. На данный момент результаты соответствуют ранее сделанным Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в ее *Специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера"* (1999) оценкам о возможности снижения объема эмиссии двуокиси углерода на 6-16%. Ассамблее было предложено настоятельно призвать другие государства внедрять эксплуатационные меры, аналогичные изложенным в новом инструктивном материале ИКАО (циркуляр 303) в целях уменьшения потребления топлива и, как следствие этого, объема эмиссии двуокиси углерода и других видов газообразной эмиссии.

15:19 Государства – члены ЕКГА в документе, разработанном и согласованном с ЕВРОКОНТРОЛем (WP/146), представили информацию, свидетельствующую о том, что ОрВД может внести существенный вклад в улучшение охраны окружающей среды без нанесения ущерба безопасности полетов. Эти меры включают введение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в 41 государстве (ЕКГА плюс соответствующая переходная зона), в результате чего потребление топлива и уровень эмиссии в верхнем воздушном пространстве снизились на величину до 5%, и разрабатываемые в настоящее время общеевропейские экологические меры. Государства – члены ЕКГА призвали Ассамблею рекомендовать соответствующим органам ИКАО рассмотреть в рамках своей деятельности вопрос о вкладе ОрВД и рекомендовать государствам включить в свои программы внедрения RVSM в качестве составной части проведение анализа воздействия авиации на окружающую среду.

15:20 Сославшись на вышеупомянутый доклад МГЭИК, ИАТА (WP/174) подчеркнула экологические выгоды, обеспечиваемые планированием ОрВД. Была высказана просьба о том, чтобы ИКАО с помощью САЕР и групп регионального планирования и государств (через их поставщиков ОВД) провела оценку экологических последствий конкретных планов реализации и приняла на себя необходимые обязательства по учету экологических выгод, обеспечиваемых внедрением CNS/ATM.

15:21 В документе WP/235 Исламская Республика Иран предложила разработать инструктивный материал для оказания помощи государствам в проектировании и изготовлении авиационных двигателей с целью ограничения авиационного шума и экологического воздействия эмиссии двигателей. В документе также предлагается изучить новые типы авиационного топлива, с меньшим содержанием загрязняющих веществ.

15:22 В документе WP/123 Российская Федерация высказала мнение об отсутствии надежных данных, свидетельствующих о влиянии парниковых газов на глобальный климат. Была подчеркнута необходимость использования научно обоснованного подхода к введению мер по ограничению и уменьшению эмиссии авиационных двигателей, а ИКАО рекомендовано в своей будущей деятельности уделять особое внимание уменьшению эмиссии NO_x, представляющей

реальную угрозу для окружающей среды и здоровья людей, и провести сравнительный анализ воздействия эмиссии NO_x и CO₂ на окружающую среду.

15:23 В документе WP/222 Тунис представил позицию государств – членов АРКГА в отношении рекомендации совещания САЕР/6, касающейся новых более жестких стандартов на эмиссию NO_x, которые начнут применяться с 2008 года. Они призвали Ассамблею отразить в обновленной сводной резолюции, что эти стандарты являются стандартами на производство и что они не будут использоваться для введения эксплуатационных ограничений или сборов в будущем в отношении существующих авиационных двигателей.

15:24 В документе WP/153 МСА подчеркнул, что эмиссия, аналогично шуму, все больше становится фактором, ограничивающим расширение пропускной способности аэропортов и возможности по обеспечению увеличения объемов перевозок в будущем. С экологической точки зрения для аэропортов все большее значение приобретает местное качество воздуха. Некоторые рыночные меры, такие как обмен квотами на эмиссию, являются одним из решений этой проблемы, однако, по мнению МСА, уменьшение объема эмиссии в источнике по-прежнему является единственным долгосрочным эффективным решением. По мнению МСА рекомендация САЕР/6 об уменьшении на 12% предусмотренных Приложением 16 допустимых пределов на эмиссию NO_x является недостаточной и предложил Ассамблее поддержать предложение о существенном ужесточении стандартов Приложения 16 на эмиссию в будущем раньше, чем запланированный 2010 год. МСА также обратил внимание на проблему "опасных загрязнителей атмосферы", которые образуются в результате полетов воздушных судов, и настоятельно рекомендовал ИКАО принять на себя ведущую роль в деле подготовки надежной информации по данному вопросу.

15:25 В документе WP/137 государства – члены ЕКГА обратили внимание на возможность серьезных отрицательных последствий для авиационного сектора в мировом масштабе, если эффективно не будет рассмотрена необходимость обеспечения высоких стандартов качества воздуха в аэропортах и их окрестностях, отметив при этом, что руководящие принципы Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в отношении качества воздуха четко определяют неблагоприятное воздействие этих загрязнителей на здоровье людей. Признавая прогресс, достигнутый ИКАО в области стандартов на эмиссию и эксплуатационных мер, они высказали мнение о необходимости принятия новых мер для того, чтобы решить эту проблему и избежать усиления оппозиции в отношении роста объемов перевозок. Они рекомендовали Ассамблее отразить в ее резолюции по охране окружающей среды предложение о необходимости предпринятия новых действий по защите качества воздуха в связи с усилением влияния эмиссии авиационных двигателей на концентрацию двуокиси азота и озона и одобрить предложение САЕР в отношении нового стандарта на эмиссию NO_x. Они также призвали Ассамблею поручить Совету обеспечить пересмотр стандарта на NO_x до 2010 года; обеспечить завершение к 2007 году работ, связанных с расширением существующей методики сертификации по эмиссии NO_x с целью охвата всех этапов полета с учетом летно-технических характеристик всего воздушного судна, и изучить соответствующие характерные особенности твердых частиц, выбрасываемых авиационными двигателями, как это предложено САЕР, в целях оценки эффективности действующего стандарта ИКАО на эмиссию дыма с учетом последних рекомендаций ВОЗ.

15:26 В документе WP/139 государства – члены ЕКГА обратили внимание на возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на изменение климата и необходимость ограничения или уменьшения глобального экологического воздействия эмиссии

двигателей. Они обратились с просьбой к Совету продолжить оказание поддержки деятельности, направленной на дальнейшее совершенствование существующей технологии и эксплуатационных процедур, и, если возможно, определить новую технологию и эксплуатационные процедуры, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии и будут содействовать устойчивому развитию авиации.

15:27 В документе WP/85 ИАТА высказала мнение о том, что авиатранспортная отрасль полностью посвящает себя продолжению текущей работы по ограничению или уменьшению эмиссии парниковых газов при том условии, что эти усилия должны быть непременно обусловлены исключительной необходимостью устойчивого глобального общества обеспечивать защиту способности воздушного транспорта развиваться и таким образом удовлетворять спрос в целях снижения расходов и сведения к минимуму нарушения условий свободной конкуренции. Выражая поддержку руководящей роли ИКАО в деле рассмотрения проблемы изменения климата, ИАТА настоятельно рекомендовала ИКАО продолжить разработку глобальной политики в области изменения климата с учетом конкретных потребностей авиации, чтобы сохранять возможность использования наиболее гибких и экономически эффективных решений и добиваться того, чтобы ИКАО решительно защищала интересы авиации и представляла информацию о достижениях авиации в ходе обсуждения в рамках Организации Объединенных Наций вопросов, касающихся изменения климата, и других глобальных вопросов, которые могут затрагивать интересы авиации. ИАТА призвала ИКАО оказывать поддержку дальнейшему развитию авиации как критическому элементу устойчивого глобального общества и призвала государства стимулировать или совершенствовать инфраструктуру, в частности, путем реализации приемлемых решений в рамках концепции CNS/ATM. ИАТА также внесла ряд конкретных предложений, касающихся проекта сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды.

15:28 В дополнение к упомянутым выше документам секретариат РКИК ООН сделал на заседании заявление, в котором он обратил внимание на события, которые имели место в последние несколько дней и которые повысили вероятность вступления в силу Киотского протокола в ближайшем будущем. Статья 2.2 Киотского протокола предусматривает, что стороны включенные в Приложение 1 к РКИК ООН, ограничивают или уменьшают эмиссию авиацией парниковых газов, взаимодействия с ИКАО. Он дал высокую оценку деятельности ИКАО в области эмиссии, обусловленной международной авиацией, отметив, что авиация является значительным источником эмиссии. Представляется важным основывать политику и практику регулирования авиационной эмиссии на добротной фактической базе. В этой связи РКИК ООН и ИКАО сотрудничают по методологическим аспектам, касающимся кадастров парниковых газов, и ВОКНТА, действующий в рамках Конвенции, предложил ИКАО изучить возможности улучшения анализа и качества представления и сравнения данных. ИКАО регулярно предоставляла ВОКНТА обновленную информацию о своей деятельности и на совещании ВОКНТА/20 в июне организовала параллельный брифинг об авиационной эмиссии, где ИКАО представила информацию о предварительных результатах сравнения авиационных данных по кадастрам РКИК ООН и характеристикам, полученным с помощью трех моделей, используемых САЕР. Он также отметил, что подготовленные ИКАО материалы используются в деятельности МГКИ по пересмотру инструктивного материала, касающегося кадастров эмиссии. Все эти результаты свидетельствуют о конструктивном вкладе ИКАО в совершенствование кадастров эмиссии парниковых газов, обусловленной авиацией.

15:29 В ходе последующих дискуссий Комитет подчеркнул важность ведущей роли ИКАО в решении связанных с эмиссией вопросов и приветствовал прекрасное сотрудничество между ИКАО и органами ООН, в частности РКИК ООН. В этой связи было отмечено важным не только представлять информацию о деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды, но также не упустить из виду роль авиации в глобальном, экономическом и социальном развитии.

15:30 Комитет признал усиливающуюся обеспокоенность эмиссией авиационных двигателей на местном и глобальном уровнях. Он приветствовал деятельность САЕР в области эмиссии и результаты совещания САЕР/6, в частности рекомендацию, касающуюся нового стандарта NO_x. Как и в случае шума, было отмечено, что многие поднятые в ходе дискуссий вопросы уже учтены в новой программе работы САЕР.

15:31 Касаясь научных аспектов определения вклада авиации в изменение климата, Комитет отметил, что в *Специальном докладе по авиации и глобальной атмосфере* (1999) МГКИ было признано, что, в то время как влияние одних видов авиационной эмиссии является достаточно понятным, влияние других видов эмиссии пока неизвестно, и был определен ряд ключевых вопросов, неясных с научной точки зрения (см. резолюцию Ассамблеи А33-7, добавление Н). Комитет отметил, что САЕР занимается рассмотрением новых научных результатов после опубликования доклада МГКИ, используя свою целевую группу по оценке результатов исследований, и подчеркнул важность обеспечения надежной научной основы деятельности ИКАО и государств в данной области.

15:32 В отношении эксплуатационных приемов ограничения или снижения эмиссии Комитет с удовлетворением отметил разработку инструктивного материала, содержащегося в циркуляре "*Эксплуатационные возможности сведения к минимуму потребления топлива и уменьшения эмиссии*" (циркуляр 303), и приветствовал расширение применения этого материала, используя семинары. Комитет признал, что ОрВД играет значительную роль в уменьшении воздействия воздушного транспорта на окружающую среду, и призвал государства, которые еще этого не сделали, изучить предоставляемые ОрВД возможности снижения потребления топлива и следовательно эмиссии. Комитет также призвал ИКАО, используя САЕР во взаимодействии с другими соответствующими органами, например группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), разработать соответствующие инструменты оценки снижения эмиссии в результате внедрения процедур ОрВД. Государствам было рекомендовано предоставить экспертов в области ОрВД в целях содействия САЕР в данной деятельности.

15:33 В заключение Комитет выразил свою поддержку работе, проводимой в настоящее время САЕР в области эмиссии, и рекомендовал Совету:

- a) определить приоритетность задач в программе работы САЕР, касающихся авиационной эмиссии, и обеспечить необходимые ресурсы для их решения;
- b) призвать государства предусмотреть необходимые меры и ресурсы для обеспечения выполнения в полном объеме программы работы САЕР в области эмиссии авиационных двигателей;
- c) продолжить тесное сотрудничество с другими органами ООН, занимающимися эмиссией, в частности РКИК ООН и МГКИ, и обеспечить представление информации по их запросам.

15:34 Комитет также рассмотрел проблему эмиссию авиационных двигателей в связи с обновлением резолюции А33-7 (см. пп. 15:55 – ниже).

Эмиссия авиационных двигателей: рыночные меры

15:35 В документе WP/76 Совет представил доклад о проведенной работе в соответствии с поручениями Ассамблеи "продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата", и "оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей" (резолюция Ассамблеи А33-7, добавление I).

15:36 Проведенная работа касалась добровольных мер (в соответствии с которыми отрасль и правительства согласовывают целевой показатель и/или комплекс мер по ограничению или уменьшению эмиссии), обмена квотами на эмиссию (системы, в рамках которой будут определяться пределы общего объема эмиссии, а квоты в виде лицензий на соответствующие выбросы могут покупаться и продаваться для достижения целевых показателей снижения эмиссии) и связанных с эмиссией пошлин. Хотя эмиссия авиационных двигателей оказывает потенциальное воздействие как на местном, так и глобальном уровнях, основное влияние уделяется глобальному воздействию. Было предусмотрено, что рыночные меры будут касаться главным образом на эмиссии CO₂, оставляя открытой возможность последующего распространения результатов этой работы на обусловленную авиацией эмиссию других парниковых газов.

15:37 В отношении добровольных мер был разработан и утвержден Советом образец соглашения – меморандум о взаимопонимании, который государства и другие заинтересованные стороны могут использовать вместе соответствующим инструктивным материалом по добровольным мерам ограничения или снижения эмиссии CO₂. В рамках своей будущей работы САЕР будет следить за внедрением таких мер.

15:38 В отношении обмена квотами на эмиссию в 2001 году Ассамблея одобрила разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации и поручила Совету в приоритетном порядке разработать инструктивный материал. При изучении ряда различных вариантов обмена квотами на эмиссию САЕР использовал помощь соответствующих консультантов, и в свете результатов их работы совещание САЕР/6 рекомендовало, а Совет затем утвердил два подхода, на которых следует сосредоточить последующую работу. В соответствии с одним подходом ИКАО будет поддерживать разработку добровольной системы обмена квотами на эмиссию, которую могут предложить заинтересованные государства и международные организации; согласно другому подходу, ИКАО будет, при необходимости, обеспечивать для использования государствами инструктивный материал в отношении включения эмиссии, обусловленной международной авиацией, в используемые государствами системы обмена квотами на эмиссию согласно процессу РКИК ООН.

15:39 В отношении связанных с эмиссией сборов в 2001 году Ассамблея признала сохраняющуюся актуальность политики, разработанной Советом в 1996 году (письмо государствам AN 1/17.9-97/62 от 11 июня 1997 года), один из ключевых аспектов которой заключается в том, что любые такие пошлины должны представлять собой сборы, а не налоги. В

соответствии с поручением Ассамблеи САЕР попытался разработать дополнительный инструктивный материал для решения проблемы, которая может возникнуть, если некоторые государства будут вводить сборы за эмиссию CO₂, однако не смог достичь согласованного решения из-за ряда несложных вопросов, включая аспекты экономической эффективности и различные правовые и методические вопросы, а также аспекты введения (перечислен более подробно в документе WP/76). Совет признал, что решение этих вопросов будет, по-видимому, трудной задачей, а также отметил, что САЕР определил некоторые возможные новые подходы, хотя эти идеи пока недостаточно обоснованы и потребуют дополнительной проработки. Требуется дополнительные исследования нерешенных проблем, и их точный характер будет определен после Ассамблеи. С учетом этих обстоятельств Совет предлагает Ассамблее пересмотренный вариант добавления I *"Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей"* к резолюции Ассамблеи А33-7, в котором государствам будет предложено воздерживаться от введения таких сборов. Однако группа европейских государств, выражая мнение меньшинства, настаивала на сохранении спектра действий согласно текущей политике ИКАО.

15:40 В документе WP/123 Российская Федерация подчеркнула необходимость научно обоснованного подхода к введению рыночных мер. Такие меры должны быть дополнительно изучены до их введения, и тем временем следует избегать односторонних действий.

15:41 В документе WP/177 Канада, Мексика и Соединенные Штаты Америки предложили Ассамблее не поддерживать введение в данный момент сборов за CO₂, поскольку инструктивный материал ИКАО является недостаточным и не показана экономическая эффективность данного подхода. Эти государства считали, что необходимо провести дополнительные исследования с целью решения остающихся правовых, методических и экономических вопросов, касающихся сборов за CO₂. Они поддержали продолжение разработки инструктивного материала, касающегося добровольных мер и открытого обмена квотами на эмиссию с целью снижения воздействия авиации на изменение климата. Наконец, они предложили государствам, которые желают использовать сборы за CO₂, заключать на добровольной основе соглашения с придерживающимися того же подхода государствами на двусторонней основе.

15:42 В документе WP/115 члены АРКГА отметили, что в контексте РКИК ООН и Киотского протокола развивающиеся страны освобождены от обязательств снижать или ограничивать эмиссию парниковых газов. В этой связи рыночные меры, предусматриваемые ИКАО, не должны вводиться в отношении развивающихся стран, поскольку это будет дополнительно усугублять их экономическую ситуацию.

15:43 В документе WP/132 государства – члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), ссылаясь на результаты деятельности САЕР, отметили отсутствие консенсуса в рамках ИКАО по вопросу использования механизма инструктивного материала по применению сборов, связанных с эмиссией. Они обратили внимание на необходимость защиты экономических интересов развивающихся государств и обеспечение соответствия предпринимаемых действий их обязательствам в рамках процесса РКИК ООН.

15:44 В документе WP/ 153 МСА выразил свою поддержку дальнейшей деятельности ИКАО в области рыночных мер, включая обмен квотами на эмиссию, сборы за эмиссию (за исключением таких пошлин, как налоги) и добровольные соглашения, отметив, что эти меры

должны обеспечивать поддающиеся измерению и согласованные целевые показатели, касающиеся абсолютного снижения эмиссии.

15:45 В документе WP/139 государства – члены ЕКГА подчеркнули свои обязательства в рамках РКИК ООН и Киотского протокола. Они призвали ИКАО поощрять политику, направленную на оказание Договаривающимся государствам-сторонам РКИКАООН помощи в принятии предупредительных мер, направленных предотвращение изменения климата, и повторили европейское возражение любому запрету сборов, связанных с эмиссией парниковых газов. В связанном с этим вопросом документе (WP/223 и Согг. № 1) государства – члены ЕКГА предложили ряд поправок к проекту добавления I, представленному Советом.

15:46 В документе WP/85 ИАТА призвала государства воздержаться от любых местных, национальных или региональных мер, например налогов или сборов, которые могут осложнить применение эксплуатационных и добровольных мер. В документе WP/95 ИАТА выразила поддержку предложенным Советом изменениям добавления I к резолюции A33-7 и подчеркнула необходимость учета интересов пользователей воздушного пространства при проведении дальнейшего изучения связанных с эмиссией сборов.

15:47 В документе WP/182 государства – члены ЛАКГА выразили свою оппозицию любым видам сборов за эмиссию, которые могут вводиться в отношении развивающихся стран, будь-то на внутреннем, региональном или глобальном уровнях.

15:48 Комитет отметил, что дискуссии по вопросу использования рыночных мер проходили в духе консенсуса в том, что касается общих целей, к реализации которых стремятся государства и которые касаются необходимости решения проблемы воздействия авиации на изменение климата, и признал лидирующую роль, которую ИКАО должна играть в этом отношении. Однако существуют различные мнения, как это показано ниже в отношении подходов и методов, которые должны использоваться для достижения этих целей. Имеется также общее согласие в отношении того, что проблема эмиссии авиационных двигателей должна решаться комплексным образом, используя совместно технические, эксплуатационные и экономические меры, и что необходимо учитывать компромиссные решения в отношении снижения шума и эмиссии и CO₂, и NO_x.

15:49 Комитет приветствовал достигнутый после 33-й сессии Ассамблеи прогресс в области добровольных мер и обмена квотами на эмиссию. Он также принял к сведению тот факт, что некоторые добровольные меры в настоящее время внедряются или будут внедряться в ближайшем будущем. В отношении будущей разработки системы открытого обмена квотами на эмиссию международной гражданской авиации Комитет одобрил планы Совета проведения дополнительных исследований и разработки соответствующего инструктивного материала на основе двух принятых подходов.

15:50 Переходя к более трудному вопросу о связанных с эмиссией сборах, Комитет принял к сведению проведенную после 33-й сессии Ассамблеи работу и различные мнения по данному вопросу. Большинство государств поддержало измененный проект добавления I к резолюции Ассамблеи A33-7, представленный Советом. По их мнению, применение сборов не будет представлять собой экономически наиболее эффективный подход и остаются фундаментальные вопросы, касающиеся научной основы таких сборов и их правомерности, если они будут применяться на глобальном уровне. В свете всех сохраняющихся нерешенных проблем,

упомянутых в докладе Совета, представляется очевидной необходимостью дальнейших исследований с возможным участием в некоторых из них Юридического комитета ИКАО. Эти государства считали, что никакие меры не должны вводиться на односторонней основе и что решения должны осуществляться на многостороннем уровне. Наконец, они подчеркнули необходимость уделять основное внимание техническим и эксплуатационным мерам, нежели рыночным мерам. Учитывая их экономические трудности, развивающиеся страны серьезно обеспокоены тем, что эти меры могут, вероятно, применяться в отношении таких стран, хотя они не имеют обязательств в рамках существующих международных инструментов, касающихся изменения климата; в этой связи они выразили резкое возражение использованию связанных с эмиссией пошлин и просили предусмотреть их освобождение от них.

15:51 Комитет также имел в виду, что проблема распределения обусловленной международной авиацией эмиссии парниковых газов по национальным кадастрам парниковых газов пока не решена в рамках процесса РКИК ООН. Поскольку распределение может осуществляться различными способами, для государств может оказаться преждевременным вводить любые сборы за CO₂, которые могут оказаться несовместимыми с их правовыми обязательствами в рамках процесса РКИК ООН.

15:52 Другое мнение, которое было поддержано европейскими и некоторыми другими государствами, подчеркивало необходимость гибкого подхода. Считалось необходимым оставить открытыми все варианты рыночных мер, поскольку один из выбранных вариантов, например обмен квотами на эмиссию может оказаться сам по себе недостаточным для окончательного решения проблемы. Они считали, что исключение возможности введения сборов будет шагом назад для ИКАО и что это может подорвать авторитет ИКАО в области эмиссии. Они считали, что научная неопределенность на должна использоваться в качестве предлога уклонения от действий, ссылаясь при этом на принцип предосторожности, рекомендованный в Декларации Рио (1992) и РКИК ООН (статья 3.3) и принцип "загрязнитель платит". Они также подчеркнули необходимость для тех государств, которые приняли на себя обязательства в рамках процесса РКИК ООН и, более конкретно, в рамках Киотского протокола, который, как ожидается, в ближайшее время вступит в силу, предпринимать действия, которые совместимы с этим механизмом, учитывая при этом проблемы развивающихся государств, в контексте общих, но различающихся обязательств. Наконец, они пояснили, что проблему связанную с эмиссией сборов не следует запутывать; имеется два вида связанных с эмиссией сборов. Один вид касается местного качества воздуха и уже введен в нескольких европейских государствах. Другой вид сборов является глобальным по своему характеру и касается парниковых газов; хотя в Европе проводятся исследования в данной области, на данном этапе отсутствуют планы их введения в ближайшее время.

15:53 Комитет признал, что государства несут соответствующие обязательства в рамках РКИК ООН и что на ИКАО возлагаются особые обязательства в рамках данного процесса, в частности сегодня, когда, как представляется, Киотский протокол вероятно вступит в силу. Было согласовано, что будущая работа в области связанных с эмиссией CO₂ сборов должна касаться и предусматривать решение нерешенных проблем, которые были определены в докладе Совета и в ходе работы Комитета, и было принято к сведению, что Совет будет учитывать при проведении таких исследований результаты рассмотрения данного вопроса Ассамблеей. Выраженные мнения помогут Совету в его будущей работе.

(продолжение следует)