



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

**ТОЧКА ЗРЕНИЯ АРАБСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ЕГИПЕТ КАК РАЗВИВАЮЩЕЙСЯ
СТРАНЫ ПО ВОПРОСУ ОБ ОБМЕНЕ КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ ДЛЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены точка зрения Арабской Республики Египет как развивающейся страны по вопросу об обмене квотами на эмиссию для гражданской авиации, а также ее рекомендации по этому вопросу.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, представленную в пп. 1–4 данного документа;
- б) принять во внимание рекомендации, представленные в п. 5 настоящего документа.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С (<i>Охрана окружающей среды. Сведение к минимуму отрицательного воздействия мировой гражданской авиации на окружающую среду</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сообщество гражданской авиации Египта придает большое значение охране окружающей среды на местном, региональном и международном уровнях. Соответственно, Арабская Республика Египет прилагает усилия для выполнения Стандартов ИКАО, с тем чтобы поддерживать слаженное функционирование авиатранспортной отрасли на международном уровне.

1.2 Прделана большая работа для уменьшения эмиссии с помощью различных вариантов, включающих совершенствование воздушных судов и технологий изготовления двигателей и производства топлива, а также с помощью улучшения эксплуатационных методов и применения организационных и экономических мер. В последнее время усилия по уменьшению эмиссии двуокиси углерода (CO₂) были сосредоточены на использовании рыночных вариантов.

1.3 Одной из рыночных мер является обмен квотами на эмиссию.

1.4 Использование рыночных вариантов для ограничения или уменьшения эмиссии должно быть инструментом политики, предназначенным для достижения экологических целей с наименьшими затратами и при большей гибкости, нежели это позволяют традиционные меры регулирования.

1.5 Деятельность развивающихся стран в области международной гражданской авиации невелика по объему как с точки зрения протяженности авиалиний, так и с точки зрения величины самолетного парка. Количество воздушных судов в парке одной из ведущих держав, возможно, равно общему количеству воздушных судов самолетных парков развивающихся стран.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 В 2001 году 33-я сессия Ассамблеи поддержала разработку открытой системы обмена квотами на эмиссию для международной авиации. Она поручила Совету в первоочередном порядке разработать руководящие указания по обмену квотами на эмиссию для международной гражданской авиации, обратив внимание на создание структурной и правовой основы участия авиации в открытой системе обменов квотами и включив в нее такие ключевые элементы, как отчетность, мониторинг и соблюдение, предусматривая гибкость в максимально возможной степени в соответствии с процедурой РКИК ООН (п. 2 с) добавления I резолюции A33-7 Ассамблеи).

2.2 Впоследствии 35-я сессия Ассамблеи (2004) одобрила дальнейшую разработку открытой системы обменов квотами на эмиссию для международной гражданской авиации и рекомендовала Совету в рамках его будущей работы обратить внимание на два подхода. В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку добровольной системы обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные Договаривающиеся государства и международные организации. Согласно другому подходу ИКАО будет предоставлять, при необходимости, Договаривающимся государствам инструктивные указания относительно включения эмиссии международной авиации в системы обмена квотами на эмиссию Договаривающихся государств в рамках процесса РКИК ООН.

2.3 В рамках обоих подходов Совету было поручено обеспечить, чтобы инструктивные указания в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию рассматривали структурную

и правовую основы участия авиации в открытой системе обмена квотами на эмиссию, включая такие ключевые элементы, как отчетность, контроль и обеспечение соблюдения.

2.4 В Бонне (ноябрь 2004 г.) Руководящая группа САЕР учредила Рабочую группу по обмену квотами на эмиссию. Круг полномочий Рабочей группы был представлен Руководящей группе САЕР в Монреале (октябрь 2005 г.) и был принят ею. Круг полномочий гласит, что специальная группа занимается подготовкой доклада, описывающего, как осуществлять добровольный обмен квотами на эмиссию парниковых газов таким образом, чтобы это содействовало разработке инициатив, касающихся гражданской авиации.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 Инструктивные указания касаются ряда вопросов, относящихся к обмену квотами на эмиссию. Эти руководящие указания основаны на опыте многочисленных экспертов по авиации, изменению климата и обмену квотами на эмиссию со всего мира.

3.2 Руководящие указания распространяются непосредственно на полеты международной гражданской авиации, но не включают государственные воздушные суда, используемые для военных, таможенных и полицейских служб.

3.3 Руководящие указания концентрируют внимание на таких аспектах обмена квотами на эмиссию, которые требуют углубленного изучения авиационных вопросов, предлагают там, где это возможно, варианты и потенциальные решения, рассматривают конкретные относящиеся к авиации варианты применительно к различным аспектам систем обмена квотами на эмиссию, включающим ответственные органы, источники и типы эмиссии (газообразной эмиссии), подлежащие учету, размеры квот, базовый год и контрольные сроки, объем выделяемых квот, надзор, отчетность и географический охват.

3.4 Учитывая, что большинство систем обмена квотами на эмиссию определяют источники эмиссии в качестве неподвижных объектов на поверхности, данные руководящие указания рассматривают методы определения источников эмиссии в области гражданской авиации.

3.5 Вышесказанное ясно указывает на желательность того, чтобы Договаривающиеся государства ИКАО использовали эти инструктивные указания в качестве вспомогательного материала, который следует адаптировать и выполнять с учетом конкретных местных условий, принимая во внимание необходимость постоянного обновления этих указаний с учетом постоянного изменения ситуации в мире гражданской авиации и в вопросах обмена квотами на эмиссию.

4. ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН В РЕЗУЛЬТАТЕ ОДНОСТОРОННИХ РЕШЕНИЙ ОДНОГО ГОСУДАРСТВА ИЛИ ГРУППЫ ГОСУДАРСТВ ПО ВВЕДЕНИЮ ОПРЕДЕЛЕННОЙ СИСТЕМЫ ОБМЕНА КВОТАМИ НА ЭМИССИЮ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

4.1 Отрицательные последствия для конкурентоспособности авиакомпаний развивающихся стран в целом и для авиакомпаний тех развивающихся стран, которые находятся по соседству с таким государством или группой государств, в частности, могут состоять в том, что

при такой системе квот это скажется на малых и средних авиакомпаниях, которым будет с экономической точки зрения невыгодно выполнять полеты на небольшие расстояния.

4.2 Ограничение свободы доступа воздушных судов иностранных авиакомпаний, включая авиакомпании развивающихся стран, к рынку этого государства или группы государств означает закрытие рынка этого государства или группы государств для авиакомпаний других государств мира, что приведет к ограничению развития авиатранспортной деятельности.

4.3 Преимущество географической близости некоторых развивающихся стран к такому государству или группе государств будет сведено на нет, т. к. это будет стоить авиакомпаниям развивающихся стран, находящимся вблизи такого государства или группы государств, большой части их квот, или они могут потерять свои квоты и должны будут приобретать новые квоты, или соглашаться на различные санкции, которые будут вводиться против авиакомпаний, превысивших свои квоты, такие как временный отзыв лицензии или введение финансовых штрафов, что повлечет за собой отрицательные последствия для экономической деятельности авиакомпаний развивающихся стран, находящихся поблизости от такого государства или группы государств, в такое время, когда эти авиакомпании несут на себе бремя многочисленных экономических проблем в результате большого скачка цен на топливо.

5. РЕКОМЕНДАЦИИ

5.1 На общем и экономическом уровнях воздушный транспорт является жизненной необходимостью для многих развивающихся стран, в которых наземный транспорт неэффективен. Любые жесткие решения в области охраны окружающей среды, принимаемые государством или группой государств, могут ограничить развитие этого вида транспорта и, следовательно, поставить под угрозу экономические интересы и коммерческую деятельность развивающихся и бедных стран как на национальном, так и на международном уровнях. В связи с этим Арабская Республика Египет:

- a) заявляет, что отдельным государствам или группам государств не следует принимать каких-либо односторонних решений, касающихся обмена квотами на эмиссию для авиации, которые могут иметь отрицательные экономические последствия для других Договаривающихся государств ИКАО и, в частности, для развивающихся и бедных стран;
- b) поддерживает приоритетное использование сбалансированного подхода, аналогичного тому, который использовался в отношении авиационного шума и который будет принимать во внимание интересы развивающихся и развитых стран при решении проблемы эмиссии;
- c) подчеркивает необходимость подтверждения того, что инструктивные указания, разработанные ИКАО в области обмена квотами на эмиссию для гражданской авиации, соответствуют положениям РКИК ООН.

5.2 Охрана окружающей среды волнует людей в Египте и во всем мире. Поэтому Арабская Республика Египет считает уместным, чтобы ИКАО была единственным органом, занимающимся разработкой инструктивных указаний, необходимых для слаженного и эффективного функционирования международной системы обмена квотами на эмиссию для гражданской авиации, и чтобы решения ИКАО в этой связи неукоснительно соблюдались Договаривающимися государствами ИКАО.

— КОНЕЦ —