



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

АВИАЦИЯ И ЭМИССИЯ – ОТВЕТ НА ВЫЗОВ, СВЯЗАННЫЙ С РОСТОМ ОБЪЕМОВ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

(Представлено Аргентиной, Бразилией, Канадой, Колумбией, Мексикой, Объединенными Арабскими Эмиратами, Пакистаном, Панамой, Сент-Люсией, Сингапуром, Соединенными Штатами Америки, Эквадором и Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для эффективного ответа на экологический вызов, связанный с ростом объемов авиационной деятельности, необходимо, чтобы ИКАО продолжала играть ведущую роль в определении хорошо структурированного, долгосрочного и приемлемого в глобальном масштабе подхода к обеспечению роста объемов авиационной деятельности с одновременным управлением связанными с этим экологическими последствиями. Такой подход должен способствовать принятию экономически эффективных решений, основанных на международном консенсусе и предназначенных для реализации Договаривающимися государствами в целях достижения целей ИКАО в области охраны окружающей среды. ИКАО следует одобрить инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию в поддержку принципа взаимного согласия и настоятельно рекомендовать государствам воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов. ИКАО следует также признать необходимым учитывать последствия принятия мер охраны окружающей среды для экономического положения развивающихся государств в полном соответствии с согласованными принципами, изложенными в действующих положениях международного авиационного права.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) вновь подтвердить беспрецедентную роль авиации как связующего звена между экономическими процессами в мире и жителями планеты;
- b) признать достигнутые на сегодняшний день ИКАО значительные успехи в решении проблем эмиссии авиационных двигателей;
- c) подтвердить важность ранее принятого ИКАО обязательства ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;
- d) вновь подтвердить ведущую роль ИКАО в решении проблем эмиссии авиационных двигателей на глобальной основе при поддержке и содействии со стороны Договаривающихся государств в деле создания планомерного и всеобъемлющего механизма управления последствиями эмиссии авиационных двигателей, включая более глубокое научное осмысление проблемы, совершенствование процедур и систем организации воздушного движения, разработку менее загрязняющих и более экономичных технологий для воздушных судов и

двигателей, изучение потенциального использования альтернативных видов топлива и экономически выгодных рыночных мер, согласованных на взаимной основе; е) одобрить инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию в поддержку принципа взаимного согласия, вновь подтвердить, что единственный приемлемый метод управления эмиссией воздушных судов международной авиации основан на взаимном согласии и полном соблюдении согласованных принципов, изложенных в действующих положениях международного авиационного права, и вновь настоятельно рекомендовать "государствам воздерживаться от принятия односторонних мер..."; ф) признать наличие особых национальных условий в отдельных государствах и их право определять наилучший способ управления эмиссией парниковых газов воздушных судов своих авиакомпаний, а также важность ведущей роли ИКАО в обеспечении эффективной глобальной гармонизации управления эмиссией парниковых газов; g) настоятельно призвать государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов, как это было решено на последней сессии Ассамблеи; h) признать необходимость учета последствий принятия таких экологических мер для экономического положения развивающихся стран.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С (<i>Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В октябре 2004 года 35-я сессия Ассамблеи ИКАО единодушно приняла резолюцию A35-5, касающуюся авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. Ассамблея одобрила экологические цели ограничения или сокращения влияния выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат, влияния эмиссии авиационных двигателей на местное качество воздуха и влияния шума на население.

1.2 Для ИКАО крайне важно сохранять свою ведущую роль и продолжать предпринимать необходимые усилия для решения проблем влияния авиации на окружающую среду, в том числе способствовать принятию экономически эффективных решений на основе международного консенсуса для использования Договаривающимися государствами в достижении глобальных экологических целей и обеспечении устойчивого развития авиации со всеми вытекающими выгодами для всего мира.

1.3 ИКАО следует обеспечить международную поддержку и сотрудничество в деле создания планомерного и всеобъемлющего механизма управления последствиями авиационной эмиссии, предусматривающего принятие комплекса научных, технологических и эксплуатационных мер, дополненных рыночными мерами, которые, по мнению государств и/или регионов, представляются уместными для решения своих проблем выбросов авиацией парниковых газов.

2. ВЕДУЩАЯ РОЛЬ ИКАО

2.1 Авиация играет жизненно важную роль в экономическом развитии всего мира. Авиация ежегодно перевозит миллиарды пассажиров и 40 % мирового экспорта и переопределяет возможности и рынки для стран во всем мире.

2.2 Экологические характеристики авиации значительно улучшились, несмотря на ее существенное развитие за последние несколько десятилетий. Например, за последние 40 лет авиационный шум уменьшился на 75 %, а топливная эффективность повысилась на 70 %.

2.3 Основываясь на этих положительных результатах и признавая все большую роль экологии в планировании развития международной авиации, 35-я сессия Ассамблеи ИКАО в октябре 2004 года единодушно приняла резолюцию A35-5, определяющую экологические цели ограничения или сокращения влияния авиационного шума, эмиссии на местное качество воздуха и авиационной эмиссии парниковых газов.

2.4 Ассамблея также признала, что Договаривающиеся государства уже приняли ряд мер, подходящих, по их мнению, для решения проблем эмиссии своих воздушных судов. Считая, что дополнительные меры на региональном и глобальном уровнях лучше всего принимать на основе сотрудничества и взаимного согласования, Ассамблея настоятельно рекомендовала "государствам воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном развитии международной гражданской авиации".

2.5 ИКАО по-прежнему остается для Договаривающихся государств соответствующим органом Организации Объединенных Наций, определяющим экологические цели и глобальные рамки применительно к авиации и разрабатывающим эффективные действия по их реализации. Для ИКАО крайне важно сохранять свою ведущую роль и продолжать предпринимать значительные усилия для решения проблем влияния авиации на окружающую среду, в том числе способствовать принятию экономически эффективных решений для использования Договаривающимися государствами в достижении глобальных экологических целей и обеспечении устойчивого развития международной гражданской авиации со всеми вытекающими выгодами для всего мира.

2.6 Для эффективного ответа на вызов, связанный с увеличением авиационной эмиссии, ИКАО следует в сотрудничестве с Договаривающимися государствами разработать всеобъемлющий подход к управлению последствиями авиационной эмиссии, предусматривающий принятие комплекса мер в области повышения эффективности, технологии, эксплуатации, использования альтернативных видов топлива и политики, учитывая их взаимозависимость в процессе уменьшения влияния шума и эмиссии на окружающую среду. В рамках такого подхода следует:

- а) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам содействовать исследованиям ключевых научных проблем с целью обеспечения более глубокого их понимания и разработки необходимых показателей влияния выбрасываемых авиацией парниковых газов. Таким образом, мы можем обеспечить, чтобы принимаемые меры и подходы были нацелены на самое экономически эффективное уменьшение последствий в районах, где они являются наиболее серьезными;

- b) скорректировать работу в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО, нацелив ее на сокращение потребления топлива и эмиссии авиационных двигателей, и просить государства и региональные группы ускорить повышение эффективности воздушного движения и уменьшить перегруженность аэропортов. Это является самой ближайшей и ощутимой мерой сокращения авиационной эмиссии в локальном и глобальном масштабе;
- c) рекомендовать государствам содействовать проведению необходимых исследований и разработок с целью своевременного создания более экологически эффективных и надежных двигателей и воздушных судов, а также усовершенствованных авиационных систем CNS/ATM. В прошлом такие технологические усовершенствования существенно способствовали улучшению экологической обстановки;
- d) предложить государствам изучить возможность разработки альтернативных видов топлива, что может способствовать уменьшению влияния авиационной эмиссии парниковых газов на местное качество воздуха;
- e) поддержать принятие экономически эффективных рыночных мер, таких как торговля квотами на эмиссию, используя глобальные рамки ИКАО для достижения взаимного соглашения между государствами, если эти меры принимаются в отношении перевозчиков другого государства.

2.7 В феврале 2007 года Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) завершил разработку инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию. В марте Совет ИКАО утвердил этот материал в качестве проекта документа с предисловием, в котором говорится, что большинство членов Совета поддерживают применение механизма торговли квотами на эмиссию в отношении авиакомпаний других государств только на основе взаимного соглашения. ИКАО, сохраняя свою ведущую роль, следует продолжить разработку рыночных мер посредством включения вопросов, касающихся увязки различных открытых систем торговли квотами на эмиссию, существующих в разных странах и/или регионах.

2.8 Что касается сборов за эмиссию парниковых газов, то вокруг этого вопроса по-прежнему много значительных правовых споров. Кроме того, поскольку САЕР уже доказал, что такие сборы намного менее экономически эффективны, чем торговля квотами на эмиссию, ИКАО следует сохранить мораторий на взимание сборов за эмиссию парниковых газов.

2.9 Важно отметить, что принимаемые меры уменьшения последствий авиационной эмиссии могут повлечь за собой значительные расходы и затормозить экономическое развитие. Учитывая особое экономическое положение развивающихся стран, такие меры могут оказаться для них обременительными. Важно учитывать последствия таких экологических мер для развивающихся стран, и использование подхода, основанного на взаимном согласовании, позволяет легко добиться этого.

2.10 ИКАО, используя свое лидерство в решении вопросов охраны окружающей среды от воздействия авиации, следует продолжать работу по реализации своего видения безопасного и устойчивого развития гражданской авиации на основе сотрудничества государств-членов. Договаривающиеся государства должны уважать права друг друга в решении вопроса о том, каким наилучшим способом управлять эмиссией воздушных судов своих авиакомпаний. Цели и меры будут сильно различаться, учитывая многообразие опыта и структур авиационных секторов во всем мире. В конечном итоге ИКАО и Договаривающиеся государства смогут добиться успешного решения проблемы эмиссии воздушных судов международной гражданской авиации, определив общую основу действий в процессе консультаций и сотрудничества.

— КОНЕЦ —