



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

**РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ НА ОСНОВЕ
ПРИНЦИПА "ОБЩЕЙ, НО ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ"**

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

По мере увеличения объемов воздушных перевозок в глобальном масштабе проблема авиационной эмиссии и ее воздействия на изменение климата вызывает все большую обеспокоенность у международного сообщества. Технология, производство полетов и совершенствование инфраструктуры являются теми областями, которым партнеры по отрасли уделяют особое внимание при решении проблемы авиационной эмиссии, хотя в будущем реализация рыночных и государственных экономических мер в этой области станет еще большей проблемой. Вопрос о принятии экономических мер по решению проблемы авиационной эмиссии должен обсуждаться государствами в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО). ИКАО следует возглавить деятельность по изучению и оценке этих экономических мер и решению проблемы авиационной эмиссии на основе принципов "общей, но дифференцированной ответственности" и консенсуса, активного участия и широкого сотрудничества, а также противодействовать принятию каких-либо односторонних действий и недифференцированных принудительных мер по уменьшению эмиссии и использованию недифференцированных глобальных систем торговли квотами на эмиссию и настоятельно рекомендовать как можно скорее распространить механизм чистого развития (МЧР) на гражданскую авиацию.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) вновь подтвердить актуальность положений, целей и принципов РКИК ООН и ее Киотского протокола, признать общую, но дифференцированную ответственность развитых и развивающихся государств за решение проблемы изменения климата, обратить внимание на то, что любые меры, предпринимаемые ИКАО по решению проблемы эмиссии гражданской авиации, должны соответствовать положениям РКИК ООН и ее Киотского протокола, и обратиться с просьбой ко всем сторонам воздерживаться от принятия односторонних мер любого характера;
- b) сохранить мораторий на введение сборов за эмиссию парниковых газов;

с) призвать стороны Приложения I РКИК ООН согласовать руководящие принципы торговли квотами на эмиссию в рамках ИКАО. Согласно этим руководящим принципам стороны, не включенные в Приложение I, не будут обязаны участвовать в таких системах торговли квотами на эмиссию; д) рекомендовать ИКАО провести консультации с РКИК ООН с целью изучения возможности реализации в рамках МЧР проектов в секторе гражданской авиации; е) настоятельно призвать ИКАО продолжить проведение научных исследований и оценок последствий реализации мер, направленных на решение проблемы эмиссии гражданской авиации, для глобальной отрасли воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах; ф) призвать развитые страны оказывать развивающимся странам дополнительную поддержку в финансовой и технической областях и области подготовки кадров в целях расширения их возможностей по решению проблемы эмиссии гражданской авиации.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С (<i>Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Не относится
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Эмиссия CO₂, образуемая в результате деятельности авиации, использующей ископаемые виды топлива, составляет лишь 2 % глобальной эмиссии CO₂, что является относительно невысоким показателем. Однако проблема авиационной эмиссии CO₂ вызывает все большую и большую обеспокоенность, что обусловлено уникальными возможностями авиации по перевозке пассажиров и грузов на большие расстояния.

1.2 Отрасль воздушного транспорта становится все более и более популярной и рассматривается в качестве экологически благоприятной отрасли, что обусловлено ее безопасностью, эффективностью, удобством и возможностью удовлетворять потребности в перевозке пассажиров и грузов. Кроме того, в связи с предоставлением услуг населению воздушный транспорт является отраслью, затрагивающей общественные интересы.

1.3 Согласно статье 2.2 Киотского протокола стороны, включенные в Приложение I РКИК ООН, стремятся к ограничению или сокращению авиационных выбросов парниковых газов, действуя через ИКАО.

1.4 Изучение мер по решению проблемы авиационной эмиссии парниковых газов требует широкого сотрудничества. Комплексное обсуждение этих мер развитые и развивающиеся страны могут проводить в рамках ИКАО. Необходимо подчеркнуть, что международному сообществу следует рассматривать вопрос об обеспечении баланса между надлежащим развитием гражданской авиации и охраной окружающей среды и решать проблему авиационной эмиссии парниковых газов с учетом положений РКИК ООН и ее Киотского протокола.

2. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ

2.1 Авиационная отрасль достигла определенных успехов в области решения проблемы авиационной эмиссии, о чем наглядно свидетельствуют программа научных исследований и разработок авиационной технологии и ее применения (например, научные исследования и разработки в области альтернативных видов топлива), повышение эффективности эксплуатации воздушных судов и расширение возможностей инфраструктуры.

2.2 К числу экономических мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии, в основном относятся добровольные, государственные и рыночные меры.

2.3 К числу государственных мер относятся налоги на выбросы углерода, сборы, штрафы, депозиты, субсидии и общественный контроль; рыночные меры, в основе которых лежат три гибких механизма Киотского протокола, обычно реализуются в виде торговли квотами на эмиссию (ЕТ) и механизма чистого развития (МЧР). Принципы РКИК ООН Киотского протокола и различных экономических систем позволяют государствам принимать различные контрмеры и останавливать свой выбор на принятии либо государственных, либо рыночных мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии.

2.4 ИКАО предпринимает попытки по ограничению или уменьшению авиационной эмиссии на основе реализации технических, эксплуатационных и рыночных мер и принятия других действий, в частности добровольных, государственных (сборы, связанные с эмиссией) и рыночных (торговля квотами на эмиссию и МЧР) мер. В области рыночных мер ИКАО предложила семь вариантов и рекомендаций, уделив при этом особое внимание торговле квотами на эмиссию.

2.5 Рыночные меры предусматривают рассмотрение эксплуатантами воздушных судов будущих выгод и тенденций в области расходов, обусловленных уменьшением объема эмиссии. Расходы, связанные с решением проблемы эмиссии, должны покрываться самим эксплуатантом воздушных судов. В результате реализации такой рыночной меры вопросами интернализации внешних издержек, обусловленных эмиссией, занимаются сами эксплуатанты воздушных судов, что будет стимулировать их к принятию всех возможных мер по решению проблемы авиационной эмиссии.

2.6 Рыночной мерой также является механизм чистого развития (МЧР). Развитые государства могут заниматься реализацией проектов МЧР в развивающихся странах и в этой связи получать сертифицированные сокращения выбросов (ССВ); с одной стороны, это частично позволяет достичь целевых показателей уменьшения эмиссии с относительно низкими издержками за счет "уменьшения объема эмиссии за рубежом" и помогает развитым странам с меньшими усилиями обеспечить достижение общих показателей уменьшения объема эмиссии. С другой стороны, реализация проектов МЧР в этих развивающихся странах соответствует задачам в области экономического и социального развития развивающихся стран и предусматривает оказание содействия развитию техники, охраны окружающей среды в региональном и глобальном масштабах и реализации стратегии устойчивого развития. Поэтому МЧР является бесприоритетным механизмом как для развивающихся, так и для развитых стран.

2.7 В соответствии с РКИК ООН и ее Киотским протоколом торговля квотами на эмиссию может применяться лишь к странам Приложения I РКИК ООН. Кроме того, по отношению к авиатранспортной отрасли развивающихся стран, объемы деятельности которой по-

прежнему возрастают, такой механизм "ограничения и торговли квотами" является несправедливым. Поэтому на стороны, не включенные в Приложение I, не должна распространяться такая вынужденная мера по торговле квотами на эмиссию.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ

3.1 В ходе оценки вышеупомянутых мер следует учитывать аспекты легитимности, экологической и экономической эффективности и осуществимости. Следует также учитывать используемые различными странами, в частности, развивающимися странами, различные подходы к решению проблемы авиационной эмиссии.

3.2 Решение проблемы эмиссии является не только экологическим вопросом, но и вопросом развития. Авиатранспортная отрасль развитых стран совершенствовалась на протяжении длительного времени. Развитым странам следует возглавить деятельность по решению проблемы изменения климата и его негативных последствий за счет уменьшения эмиссии парниковых газов и оказания поддержки развивающимся государствам в деле расширения их возможностей по решению проблемы изменения климата. Несомненно, что в развивающихся странах, которые лишь приступили к созданию своих отраслей гражданской авиации в целях развития экономики и повышения уровня жизни, потребление топлива, а также объем эмиссии парниковых газов будут возрастать. Однако такая эмиссия парниковых газов является "эмиссией выживания" и в этой связи в РКИК ООН говорится о том, что "экономическое и социальное развитие и искоренение нищеты являются главными и доминирующими приоритетами развивающихся стран".

3.3 Для решения проблемы авиационной эмиссии нам следует расширять сотрудничество между развитыми и развивающимися странами, изыскивать пути устойчивого развития с учетом рамок действующего международного права и условий каждого государства и снимать любые ограничения на пути устойчивого развития воздушного транспорта.

3.4 Принципы

- a) Соблюдать предусмотренный РКИК ООН принцип "общей, но дифференцированной ответственности";
- b) Соблюдать принцип консенсуса в рамках ИКАО;
- c) Соблюдать принцип активного участия и широкого сотрудничества.

3.5 Рекомендации

3.5.1 РКИК ООН и ее Киотский протокол определяют ряд основных принципов по руководству действиями, направленными на решение проблемы авиационной эмиссии. ИКАО следует играть основную роль в этой области и препятствовать принятию любых односторонних действий и любых других недифференцированных принудительных мер по сокращению эмиссии.

3.5.2 Согласно Киотскому протоколу торговля квотами на эмиссию может применяться лишь в рамках развитых стран. Следует препятствовать реализации недифференцированных глобальных инициатив в области торговли квотами на эмиссию без взаимной договоренности между государствами.

3.5.3 Выполнять принятую 35-й сессией Ассамблеи ИКАО резолюцию о моратории на введение сборов за эмиссию парниковых газов.

3.5.4 ИКАО следует как можно скорее провести консультации с РКИК ООН для изучения возможности реализации в рамках МЧР проектов в области авиации в развивающихся странах; тем временем развитые и развивающиеся страны могли бы провести предварительные исследования, касающиеся применения МЧР в рамках авиационного сектора.

3.5.5 Учитывая экономическое развитие и уровень жизни населения в развивающихся странах, развитым странам следует оказывать развивающимся странам помощь в финансовой и технической областях, а также в области подготовки кадров в целях расширения возможностей развивающихся стран по решению проблемы авиационной эмиссии.

— КОНЕЦ —