



A36-WP/339
EX/110
24/9/07

**36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 17 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

17:1 На своих 4-м, 5-м и ____ заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе доклада Совета об осуществляемой Организацией деятельности в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей (WP/34) и двух других докладов Совета, один из которых касается обновления добавлений В–G резолюции A35-5 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"* (WP/35), а второй – политики ИКАО в отношении эмиссии авиационных двигателей и обновления добавлений А, Н и I резолюции A35-5 (WP/39). Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены 17 документов: WP 70, 75, 85, 88, 116, 130, 131, 132, 137, 166, 172, 182, 235, 236, 240, 251, 285...

17:2 Комитет отметил, что Комитет Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и его различные группы экспертов по-прежнему выполняют основной объем работы Организации в области охраны окружающей среды и что в феврале 2007 года САЕР провел свое совещание (САЕР/7). В марте Совет рассмотрел и утвердил с замечаниями рекомендации САЕР/7. В приводимых ниже пунктах приводится краткая информация о прогрессе, достигнутом в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. Затем приводится информация, представленная государствами и другими организациями.

17:3 АВИАЦИОННЫЙ ШУМ

17:3.1 Совет представил доклад (WP/34) о прогрессе, достигнутом ИКАО с момента проведения 35-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума, включая работы, выполненные Секретариатом и работы, связанные с деятельностью САЕР.

17:3.2 В настоящее время государства рассматривают рекомендации САЕР/7 о поправках к Приложению 16, которые предполагается начать применять в ноябре 2008 года.

17:3.3 По поручению 35-й сессии Ассамблеи был подготовлен материал по "аспектам, касающимся населения", и исследованиям на примере конкретных аэропортов для включения в документ ИКАО *"Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом"* (Дос 9829). В настоящее время САЕР продолжает работы по проведению анализа вторжения.

17:3.4 На совещании САЕР/7 не вносились предложения об ужесточении действующих Стандартов сертификации по шуму, однако было согласовано предложение о внесении дополнительной технической информации в том I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"* и в *"Техническое руководство по окружающей среде, регламентирующее использование методик при сертификации воздушных судов по шуму"* (Дос 9501). САЕР провел исследование, касающееся корреляции уровней шума в районе аэропортов и сертификационных уровней шума, и пришел к выводу о том, что в целом имеет место достаточно высокая степень корреляции и что необходимость в изменении действующей методики сертификации отсутствует.

Было проведено три практикума по сертификации, цель которых заключалась в повышении степени информированности о существующих SARPS, касающихся сертификации, и инструктивном материале.

17:3.5 Разработан инструктивный материал, дающий общее представление об оценке выгод в области шума (и эмиссии), обусловленных внедрением эксплуатационных приемов снижения шума. Этот материал будет опубликован в качестве циркуляра ИКАО.

17:3.6 Вскоре будет опубликовано обновленное издание *"Руководства по проектированию аэропортов, часть 2 "Использование земельных участков и охрана окружающей среды"* (Doc 9184), в котором содержатся рекомендуемые принципы планирования землепользования и практика охраны окружающей среды для применения в аэропортах.

17:3.7 Разработан новый инструктивный материал по рекомендуемым методам расчета контуров шума вокруг аэропортов, призванный заменить циркуляр 205 ИКАО. Этот документ был опубликован в 1988 году и в связи с развитием техники содержащийся в нем материал устарел.

17:3.8 По поручению 35-й сессии Ассамблеи САЕР провел исследование по вопросу запретов на полеты воздушных судов в аэропортах. Это исследование ограничивалось рассмотрением действующих запретов, включая их типы и причины, а также их характер и масштабы в глобальном плане. Работа в этой области продолжается.

17:3.9 35-я сессия Ассамблеи также поручила Совету на регулярной основе проводить оценку текущего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжить разработку инструментария для этой цели. В отношении оценки авиационного шума была определена пересмотренная тенденция в области шума с использованием модели AEDT/MAGENTA. С момента проведения последней Ассамблеи в эту модель были внесены изменения, отражающие самые последние международные стандарты моделирования в области шума. Результаты оценки представлены в добавлении С к документу WP/34. В добавлении D приводится перечень публикаций ИКАО по вопросам окружающей среды.

17:3.10 В документе WP/132 Индия подчеркнула необходимость рассмотрения вопроса о введении в некоторых государствах/аэропортах ограничений на полеты в ночное время. Считается, что практика запрета полетов ночью отрицательно сказывается на концепции свободного потока воздушного движения и создает неудобства для пассажиров. Кроме того, запреты на полеты в некоторых аэропортах в ночное время приводят к перегрузке в другие периоды дня, что отрицательно сказывается на окружающей среде и экономических показателях деятельности авиакомпаний и аэропортов. ИКАО проявила инициативу и рекомендовала использовать самые последние технологические достижения в области конструкции авиационных двигателей и усовершенствованные эксплуатационные процедуры в целях сведения до минимума воздействия авиации на окружающую среду, однако запреты на полеты, вводимые в некоторых государствах/аэропортах, регрессивным образом сказываются на усилиях ИКАО. Увеличение объемов деятельности авиации в глобальном масштабе и ее воздействие на окружающую среду является одной из самых больших проблем, с которыми сталкивается ИКАО. Поэтому было высказано мнение о необходимости рассмотрения вопроса об ограничениях, связанных с введением запретов на полеты в ночное время, в целях снижения их негативных последствий для окружающей среды и экономики авиакомпаний и аэропортов пунктов назначения. Кроме того, отмена ограничений на полеты в ночное время будет содействовать оптимальному использованию

воздушного пространства и инфраструктуры. Индия высказала конкретное предложение о том, что ИКАО следует изучить вопрос о применении сбалансированного подхода в тех случаях, когда вводятся запреты на полеты в ночное время, и провести оценку той степени, в которой сбалансированный подход может содействовать решению этой проблемы. Было также высказано предложение о том, что ИКАО следует провести в одном крупном аэропорту пункте назначения конкретное изучение экологических и экономических последствий введения запрета на полеты в других аэропортах.

17:3.11 В документе WP/251 Нигерия от имени африканских государств внесла предложение о том, что ИКАО следует внимательно рассмотреть вопрос об управлении взаимозависимостью шума и эмиссии. В этой связи было высказано предложение об отмене запретов на полеты ночью в аэропортах, особенно в Европе, поскольку с течением времени уровни авиационного шума значительно уменьшились. Сохранение запретов на полеты ночью приведет к еще большему увеличению количества задержек и перегрузке в этих аэропортах, что повлечет за собой увеличение объема сжигаемого топлива и другие эксплуатационные потери для авиакомпаний, а также увеличение объема эмиссии.

17:3.12 В документе WP/172 Индонезия представила общую информацию относительно своей позиции в области управления окружающей средой, включая шум, а также информацию об осуществляемой деятельности и достижениях в области соблюдения международных требований к безопасности полетов и охране окружающей среды в местных условиях.

17:3.13 В документе WP/116 Международный совет аэропортов (МСА) заявил о том, что с точки зрения аэропортов проблема шума является наиболее серьезной, и в этой связи МСА поддерживает рекомендации, предоставляемые ИКАО в этой области. Было внесено предложение о том, что Стандарты сертификации по шуму следует пересматривать на регулярной основе (например, раз в шесть лет) и что любые новые стандарты по шуму должны предусматривать уменьшение уровня шума во всех трех точках его измерения при сертификации (точка измерения при заходе на посадку, точка измерения при взлете и точка измерения сбоку от ВПП), а также уменьшение совокупного уровня шума.

17:3.14 В ходе обсуждения вопросов, затронутых в этих документах, было отмечено, что, несмотря на достигнутый прогресс, шум по-прежнему остается самым крупным препятствием на пути расширения существующих и строительства новых аэропортов. Значительное уменьшение уровня шума отдельных воздушных судов, достигнутое в прошлом, к сожалению, сводится на нет увеличением объемов воздушного движения, и в этой связи необходимо продолжить усилия по дальнейшему уменьшению шума в источнике. Однако было высказано предупреждение о том, что проблему шума в целом вряд ли можно решить чисто техническими средствами; в этой связи ее следует рассматривать в рамках сбалансированного подхода. Было отмечено значение планирования землепользования. Поскольку САЕР на регулярной основе рассматривает вопрос об ужесточении стандартов по шуму, необходимость в установлении периодичности, с которой это следует делать, отсутствует. Сроки, величина, формат и основания для ужесточения стандартов по шуму должны по-прежнему базироваться на надежной технической оценке экспертов САЕР, как это было в прошлом.

17:3.15 Определенную поддержку нашли мнения, высказанные в отношении запретов на полеты, однако при этом было отмечено, что дополнительное изучение этого вопроса, включая исследования на конкретном примере, уже предусмотрено программой работы САЕР.

Большинство выступавших отметили, что в настоящее время этот вопрос уже рассматривается в рамках сбалансированного подхода к управлению шумом и что реализацию такого подхода следует продолжить.

17:3.16 Резолюцией A35-5 Ассамблеи предусматривается представление Советом на каждой сессии Ассамблеи сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. В документе A36-WP/35 Совет представил проект текста обновленных добавлений В–G резолюции A35-5, в которых отражены события, происшедшие после 35-й сессии Ассамблеи, и, в частности, результаты 7-го совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/7). Было отмечено, что изменения были внесены лишь в добавления В и С. Кроме того, Секретариат отметил наличие редакционной ошибки в добавлении С, которая будет исправлена. Было также отмечено, что остальные добавления (А, Н и I) этой резолюции Ассамблеи будут рассмотрены в рамках документа A36-WP/39.

17:3.17 Комитет без дополнительных замечаний принял предложенные добавления В–G *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*.

17:4 АВИАЦИОННАЯ ЭМИССИЯ

17:4.1 Общие положения

17:4.1.1 Совет представил доклад (WP/34) о прогрессе, достигнутом ИКАО после 35-й сессии Ассамблеи в рамках рассмотрения технических и эксплуатационных аспектов эмиссии двигателей, включая информацию о деятельности Секретариата и САЕР, а также об основных разработках в сотрудничестве с другими органами ООН.

17:4.1.2 Продолжалось взаимодействие с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) в целях более полного осознания экологического воздействия авиации и изучения вариантов политики, направленных на ограничение или уменьшение объема эмиссии. В основном такое сотрудничество осуществлялось с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК). Было отмечено, что с момента проведения последней сессии Ассамблеи вступил в силу Киотский протокол. По просьбе РКИК ООН, высказанной в мае 2005 года, ИКАО представила доклад Вспомогательному органу для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА) РКИК ООН о результатах сравнения данных об объеме авиационной эмиссии и потреблении топлива. С тех пор в рамках процесса РКИК ООН при рассмотрении методических вопросов, связанных с авиационной эмиссией, какого-либо дополнительного прогресса не достигнуто, однако совместный диалог между ИКАО и РКИК ООН продолжается. Большая часть совместной деятельности с МГЭИК связана с подготовкой этим органом его четвертого оценочного доклада (AR4) и Руководящих принципов национальных инвентаризаций парниковых газов (2006). ИКАО обратилась с просьбой о включении в AR4 обновленных основных выводов специального доклада 1999 года, в частности выводов, касающихся основных областей неопределенности (т.е. влияние инверсионных следов и аэрозолей на перистые облака). В документе WP/34 содержится краткое изложение выводов четвертого оценочного доклада (AR4).

17:4.1.3 Участники совещания САЕР/7 не сделали каких-либо рекомендаций относительно ужесточения стандартов на эмиссию двигателей, содержащихся в томе II ""Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16. Однако в настоящее время проводятся работы по определению возможности уменьшения предельных значений на выбросы NO_x в будущем. Новым элементом стало определение среднесрочных (2016) и долгосрочных (2026) целей в отношении пределов на выбросы NO_x, призванных оказать помощь САЕР в его будущей деятельности. Был продемонстрирован прогресс в области уменьшения объема эмиссии на протяжении последних четырех десятилетий. САЕР также подготовил инструктивный материал по качеству воздуха в аэропортах и деятельность в этой области продолжается.

17:4.1.4 В отношении эксплуатационных мер САЕР подготовил информацию об экологических выгодах, обуславливаемых внедрением новых систем CNS/ATM; однако в целях совершенствования этой деятельности в настоящее время разрабатываются более совершенные модели. САЕР приступил к проведению исследований, касающихся экологических выгод, обеспечиваемых использованием заходов на посадку с постоянным снижением (CDA); несмотря на необходимость выполнения дополнительного объема работ в этой области вполне очевидно, что использование CDA позволяет получить существенные выгоды. Деятельность в области использования CDA и других эксплуатационных мер, которые могут обеспечить получение существенных экологических выгод, продолжается в тесном сотрудничестве с Секретариатом, САЕР и другими подразделениями Организации.

17:4.1.5 Важным элементом деятельности САЕР является использование моделей для прогнозирования влияния технических и эксплуатационных усовершенствований на снижение объема эмиссии (а также уровня шума). САЕР выполнил значительный объем работ по оценке предоставленных ему государствами моделей и исходных тенденций в области локальной и глобальной эмиссии. Результаты этой оценки были представлены Комитету.

17:4.1.6 Участников заседания проинформировали о том, что в мае 2007 года ИКАО организовала проведение Коллоквиума по авиационной эмиссии, который обеспечил соответствующий форум для обсуждения проблемы авиационной эмиссии. Он позволил получить подробную исходную информацию об эмиссии для оказания настоящей сессии Ассамблеи помощи в принятии решения. В ходе сессии Организация также опубликовала первое издание доклада ИКАО по окружающей среде. Этот новый документ будет представлять собой периодический отчет о ходе проводимых работ и служить официальным справочным документом по авиации и окружающей среде.

17:4.1.7 Комитет принял к сведению информацию о результатах, достигнутых САЕР, и замечания государств. Было выражено удовлетворение результатами проделанной работы, которые подтверждаются большим объемом опубликованных материалов, основанных на результатах деятельности САЕР.

17:4.2 Рыночные меры

17:4.2.1 В документе WP/39 Совет представил информацию о деятельности в части, касающейся политики ИКАО в отношении эмиссии авиационных двигателей, включая применение рыночных мер и других мер политического характера, направленных на ограничение или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду на глобальном уровне (изменение климата) и локальном уровне (местное качество воздуха). В

документе содержится информация о том, что предпринимаемые действия по решению проблемы эмиссии осуществляются в рамках трех подходов, а именно: технология и стандарты, эксплуатационные меры и рыночные меры. В отношении последних мер деятельность ИКАО с момента последней Ассамблеи в основном осуществлялась в рамках САЕР и охватывала добровольные меры, сборы, связанные с эмиссией, и торговлю квотами на эмиссию.

17:4.2.2 ИКАО осуществила сбор и распространение информации об опыте использования различных добровольных мер. Организация также приняла политику и опубликовала инструктивный материал по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха. Основное внимание в рамках деятельности по рассмотрению рыночных мер, направленных на уменьшение объема эмиссии в глобальном масштабе, уделялось торговле квотами на эмиссию, поскольку в этой области, как предполагается, можно достичь значительного прогресса. В этой связи был разработан инструктивный материал по интеграции международной авиации в системы торговли квотами на эмиссию государств. В своем докладе Совет отметил, что этот инструктивный материал был принят на временной основе (проект инструктивного материала), поскольку мнения государств по вопросу внедрения такой системы без взаимного согласия соответствующих государств расходятся. Этот вопрос необходимо рассмотреть на уровне Ассамблеи.

17:4.2.3 В документе также содержится информация о других имевших место или текущих событиях, таких как программа компенсации выбросов углерода, использование которой все чаще и чаще предлагается пассажирам, применение предусмотренного Киотским протоколом механизма чистого развития (МЧР), что позволяет использовать такой механизм в рамках реализации связанных с авиацией проектов в развивающихся странах, или инициатива Организации Объединенных Наций в области изменения климата, в реализации которой было предложено принять участие ИКАО.

17:4.2.4 В документе также содержится информация о тех направлениях, в которых необходимо продолжить работу, с тем чтобы обеспечить достижение прогресса в области авиационной эмиссии.

17:4.2.5 Наконец, для рассмотрения Ассамблеей были предложены три реструктурированные добавления к сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по вопросам, рассмотренным выше (добавления А, Н и I). В добавлении А рассматриваются общие аспекты, а структура добавлений Н и I изменена таким образом, чтобы в их рамках рассмотреть, соответственно вопрос о воздействии авиации на местное качество воздуха и воздействии авиации на глобальный климат. Несмотря на то, что Организация приложила большие усилия по согласованию мнений, касающихся таких конкретных аспектов резолюции, как географические масштабы применения систем торговли квотами на эмиссию или определение возможных целевых показателей эмиссионных характеристик авиации, эти вопросы остались нерешенными. В пересмотренном тексте резолюции они указаны в скобках, и Ассамблее необходимо решить эти вопросы.

17:4.2.6 В документе WP/182 изложена позиция Австралии относительно необходимости разработки ИКАО стратегической концепции управления эмиссией парниковых газов, образуемых в результате деятельности авиации. В нем Ассамблее предлагается принять решение об ускорении разработки стратегической концепции управления авиационной эмиссией, в рамках которой в качестве первоочередной задачи следует определить практические меры

эксплуатационного и технического характера. Ассамблее следует поощрять разработку сбалансированного подхода к решению проблемы авиационной эмиссии, стимулирующего принятие других дополнительных мер, таких как использование систем добровольного сокращения и открытых систем торговли квотами на эмиссию. Кроме того, Ассамблее следует принять решение о поддержке принципов многостороннего сотрудничества в деле поощрения использования систем торговли квотами на эмиссию применительно к международной авиации, реализуемых на основе взаимной договоренности между заинтересованными сторонами.

17:4.2.7 По мнению Чили, изложенному в документе WP/285, вопрос о торговле квотами на эмиссию должен рассматриваться в контексте международного права, при этом важно принять подходы, одобренные на других многосторонних форумах, на которых рассматривались экологические проблемы, такие как основанные на принципе общей, но дифференцированной ответственности и особом отношении к наиболее уязвимым странам. Это означает, что государства с разным уровнем экономического развития должны брать на себя обязательства иного рода и что вклад более уязвимых государств в принятие мер сокращения эмиссии должен быть разным. Кроме того, важно учитывать географическую изоляцию таких стран, как Чили, для которых воздушный транспорт имеет жизненно важное значение для экономического развития и международных связей. Применение европейской системы может обусловить значительное повышение авиационных эксплуатационных расходов и тем самым нанести ущерб экономическому развитию Чили. Чили призывает поддержать работу САЕР и деятельность ИКАО в области торговли квотами на эмиссию.

17:4.2.8 Китай в документе WP/235 отметил, что по мере увеличения объема 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 для решения проблемы авиационной эмиссии должен обсуждаться государствами в рамках ИКАО. ИКАО следует возглавить деятельность по изучению и оценке этих экономических мер и решению проблемы авиационной эмиссии на основе принципа "общей, но дифференцированной ответственности" и принципов консенсуса, активного участия и широкого сотрудничества. Ей следует противодействовать принятию каких-либо односторонних мер и недифференцированных принудительных мер по сокращению эмиссии и использованию недифференцированных глобальных систем торговли квотами на эмиссию и настоятельно рекомендовать как можно скорее распространить механизм чистого развития (МЧР) на гражданскую авиацию.

17:4.2.9 Египет, как развивающаяся страна, в документе WP/88 изложил свою точку зрения о последствиях для развивающихся стран одностороннего применения государством или группой государств системы торговли квотами на эмиссию. В документе, в частности, рекомендуется, чтобы отдельные государства или группы государств не принимали каких-либо односторонних решений, касающихся торговли квотами на авиационную эмиссию, и чтобы первоочередное внимание уделялось сбалансированному подходу к сокращению эмиссии, аналогичному тому, который используется в отношении авиационного шума, учитывая при этом интересы развивающихся и развитых стран.

17:4.2.10 Индия в документе WP/137 уточнила ряд последних инициатив по экономии топлива и усилению охраны окружающей среды.

17:4.2.11 Индонезия в документе WP/172 представила общую информацию о своей позиции по экологическому управлению, включая эмиссию, а также об усилиях и успехах в реализации международных требований по безопасности полетов и охране окружающей среды в местных условиях.

17:4.2.12 Ряд государств¹ совместно представили документ WP/166, в котором они отметили, что 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 развития авиации с одновременным управлением связанных 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 взаимной договоренности 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.

17:4.2.13 Нигерия в документе WP/251 изложила точки зрения африканских государств². Она отметила, что Европейский союз (ЕС) недавно принял решение включить авиацию в систему торговли квотами на эмиссию (ETS). Это решение распространяется не только на перевозчиков самого ЕС, но также на всех перевозчиков, выполняющих полеты в аэропорты ЕС. По мнению многих государств, не входящих в ЕС, это решение представляет собой одностороннее навязывание мер, в связи с чем его следует пересмотреть. Она считает, что исследования проблемы шума и эмиссии в Африке не проводились и что такие исследования необходимы. Эти исследования должны включать рассмотрение последствий принятого ИКАО инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию для африканских авиакомпаний. Африканские государства считают, что поскольку Киотским протоколом не установлены целевые показатели эмиссии для развивающихся стран, включение авиакомпаний развивающихся стран в систему торговли квотами на эмиссию Европейского союза можно расценивать как установление таких целевых показателей с "черного хода". ИКАО и Договаривающимся государствам следует соблюдать принцип общих, но дифференцированных ответственностей и возможностей. Акцент

¹ Аргентина, Бразилия, Канада, Колумбия, Мексика, Объединенные Арабские Эмираты, Пакистан, Панама, Сент-Люсия, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Эквадор и Япония.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия и Южная Африка.

должен быть сделан на тех мерах, которые позволят сократить эмиссию без последствий для развития воздушного транспорта. Африканские государства поддерживают деятельность ИКАО в технической области.

17:4.2.14 В документе WP/70 Португалия от имени государств – членов Европейского союза и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛЯ подчеркнула важность рассмотрения глобальных и местных экологических последствий посредством применения всеобъемлющего подхода, который будет включать технические стандарты, научно-технические разработки, модернизацию организации воздушного движения и рыночные меры. Однако одних мер технического характера будет недостаточно, и поэтому необходимо переориентироваться на рыночные меры. В документе разъясняется позиция Европы в отношении сборов за эмиссию и торговли квотами на эмиссию, в частности, в отношении принципа недискриминации. Кроме того, было указано, что европейский проект позволяет учесть возможную обеспокоенность развивающихся стран, включая принцип общих, но дифференцированных ответственностей и возможностей. Кроме того, было подчеркнуто, что этот проект не затронет или затронет незначительно большинство авиакомпаний стран третьего мира, поскольку основное бремя ляжет на европейские авиакомпании.

17:4.2.15 В документе WP/240 Бахрейн и Египет от имени Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) предложили Ассамблее созвать под эгидой ИКАО международную конференцию для изучения мер снижения негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду. Было также предложено призвать государства-члены воздерживаться от введения налогов на авиационное топливо, а также призвать государства-члены, которые ввели налоги, пересмотреть свой подход, с тем чтобы уменьшить расходы авиакомпаний. Кроме того, ИКАО настоятельно рекомендуется предпринять срочные действия по разработке четких и конкретных принципов и рекомендаций, касающихся системы торговли квотами на эмиссию, с тем чтобы не препятствовать развитию воздушного транспорта или ограничивать участие авиакомпаний развивающихся стран в деятельности авиатранспортной отрасли.

17:4.2.16 АРКГА в документе WP/236 отметила, что арабские государства совместно с международным сообществом усиленно работают в области охраны окружающей среды от воздействия гражданской авиации с целью добиться, чтобы окружающая среда не загрязнялась. Эти государства также соблюдают международные конвенции и соглашения в этой области. Этим документом арабские государства предлагают международному сообществу в лице ИКАО уважать эти соглашения и применять соответствующие стандарты, уделяя достаточно времени и используя имеющиеся возможности для проведения дополнительных исследований. Они также призывают государства-изготовители повышать характеристики двигателей во избежание увеличения затрат и создавать экологически чистый воздушный транспорт, который бы отвечал техническим требованиям, разработанным САЕР и ИКАО.

17:4.2.17 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) в документе WP/130 представила свою позицию в отношении системы торговли квотами на эмиссию. Особое внимание уделено географическим рамкам и возможности того, что государства или группы государств в одностороннем порядке будут налагать обязательства на авиакомпании стран третьего мира, включая те, которые не учитываются в Приложении В к Киотскому протоколу, что имеет место в рамках проекта торговли квотами на эмиссию, рассматриваемого Европейским союзом (ЕС). ЛАКГА считает, что государства – члены ЕС игнорируют принцип общей, но

дифференцированной ответственности, зафиксированный в многосторонних документах по изменению климата, к которым они также присоединились.

17:4.2.18 ЛАКГА в документе WP/131 также отметила ответственность государств за ослабление негативных последствий воздействия гражданской авиации на окружающую среду, а также проблему финансирования соответствующих мер в контексте расширения деятельности в этой области. Государства – члены ЛАКГА признают, что ИКАО добилась значительного прогресса в ограничении или сокращении эмиссии, создаваемой международной авиацией. Они также считают, что необходимо и возможно добиться дополнительного прогресса за счет принятия надлежащих комплексных мер. Эти меры должны включать распространение и своевременный доступ к технологическим разработкам в сфере товаров и услуг применительно к гражданской авиации; использование более подходящих эксплуатационных процедур, надлежащей организации воздушного движения и управления им, а также использование механизмов планирования аэропортов; планирование и управление землепользованием и принятие рыночных мер контроля или сокращения эмиссии. Все эти меры должны быть интегрированы в конкретный инструктивный материал ИКАО и стать частью приемлемого глобального плана, который будет включать торговлю квотами на эмиссию по взаимной договоренности. Считается важным применять принцип общей, но дифференцированной ответственности, который заложен в Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата и Киотском протоколе.

17:4.2.19 ВТО ООН в документе WP/75 пояснила, что она в рамках туризма изыскивает пути адаптации к изменению климата и ослабления последствий эмиссии с одновременным усилением вклада этого сектора в социально-экономическое развитие в целом и действия, предпринимаемые системой Организации Объединенных Наций, в частности. В этой связи ключевым элементом является расширение координации инициатив авиационных и туристских полномочных органов в консультации с частным сектором, предусматривающих рыночные меры ослабления изменения климата.

17:4.2.20 Международный совет аэропортов (МСА) в документе WP/116 отметил, что аэропорты считают местное качество воздуха важной проблемой, поскольку оно может влиять, например, на процесс утверждения расширения инфраструктуры. Поэтому он поддерживает инструктивный материал, разработанный ИКАО в этой связи. Кроме того, МСА призывает регулярно пересматривать жесткость стандартов на эмиссию NO_x. МСА также считает, что проблемы изменения климата должны рассматриваться на глобальном уровне под руководством ИКАО, хотя региональные решения могут поддерживаться в качестве промежуточной меры до принятия глобального решения. С этой целью она призывает ИКАО разработать "дорожную карту" с долгосрочной стратегией для решения проблемы авиационной эмиссии, которая способствует изменению климата. МСА надеется, что ИКАО сохранит свою ведущую роль в предпринятии глобальных действий.

17:4.2.21 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) в документе WP/85, признавая прошлые достижения авиатранспортной отрасли, отметила, что объем выбросов углерода, связанных с деятельностью авиации, продолжает увеличиваться. В документе разъясняется, что концепция ИАТА заключается в том, чтобы направлять авиацию на поэтапный путь достижения нулевого прироста объема выбросов углерода и полного исключения его выбросов в будущем. Для достижения этих целей необходимо в срочном порядке рассмотреть вопрос о принятии ряда политических мер в областях технологий, эксплуатации воздушных судов,

инфраструктуры и экономических мер, основанных на принципе, предусматривающем охват авиакомпаний различных государств только по взаимной договоренности. Следует изучить экономические и инвестиционные инициативы, направленные на реализацию новых технологических программ. Дополнительно могут использоваться компенсационные программы для привлечения клиентов авиакомпаний к реализации инициатив, связанных с изменением климата. Следует вновь подтвердить ведущую роль ИКАО и предпринять все необходимые меры для содействия и ускорения дальнейшего прогресса в этих областях.

17:4.2.22 Учитывая расхождения во мнениях, заседание отметило, что для выработки наилучшего направления дальнейших действий председателю Исполнительного комитета будет оказывать содействие неофициальная группа.

17:4.2.23 В дополнение к рабочим документам, представленным либо индивидуально, либо коллективно, ряд государств, включая Алжир, Аргентину, Бразилию, Индию, Китай, Нигерию, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Францию, и Комиссию Европейского союза, сделали заявления, изложив свою позицию относительно путей ограничения или сокращения эмиссии авиационных двигателей.

17:4.2.24 По общему мнению, рыночные меры следует рассматривать не изолированно, а как один из трех подлежащих применению возможных подходов (технологии и стандарты, эксплуатационные меры и рыночные меры). Однако мнения разошлись в определении относительной важности каждой из этих мер. Ряд государств придерживались мнения, что обсуждения должны быть сосредоточены на достижении консенсуса относительно наилучшего способа решения проблемы сокращения эмиссии.

17:4.2.25 Ряд государств придерживались мнения, что в действующих международных документах по изменению климата от развивающихся стран не требуется добиваться количественных целевых показателей сокращения эмиссии и поэтому их не следует включать в систему торговли квотами на эмиссию, применяемую без исключения ко всем авиакомпаниям. В этом случае следует обратить особое внимание на последствия для развивающихся стран, прежде чем принимать какие-либо меры, которые могут на них отразиться, не следует вводить односторонние меры и следует надлежащим образом учесть принцип общих, но дифференцированных ответственностей и возможностей, который заложен в документе РКИК ООН. Кроме того, никакие меры по сокращению эмиссии не должны препятствовать развитию авиации, особенно в странах, где этот сектор вносит огромный вклад в общее экономическое развитие.

17:4.2.26 Ряд государств вновь подтвердили свое возражение против применения системы торговли квотами на эмиссию без взаимного согласия соответствующих государств.

17:4.2.27 Достигнут общий консенсус и выражена поддержка мнению о том, что изменение климата является глобальной проблемой и что она требует глобального решения; поэтому ИКАО должна играть ведущую роль. Проблема заключается не в том, что следует сделать, а в том, как это сделать. Было предложено создать международную целевую группу для изучения этого вопроса.

17:4.2.28 Одно из государств высказало мнение, что внимание следует обратить на конкретные программы, которые уже способствовали сокращению эмиссии. Торговля квотами на

эмиссию не имеет смысла либо на местном уровне в стране, либо на международном уровне, главным образом вследствие того, что это приведет к увеличению стоимости авиабилетов. Это обусловлено возможным изменением объемов движения, что, вероятно, и случится, и никоим образом не повлияет на решение проблемы изменения климата. По мнению этого государства, всеобъемлющий подход, основанный на технологических усовершенствованиях и реформе организации воздушного движения, способствующей сокращению перегруженности аэропортов и объема эмиссии, является единственным путем прогресса в контексте многосторонних отношений.

17:4.2.29 Другие государства отметили, что следует определить долгосрочные цели в отношении других видов эмиссии. По их мнению, система торговли квотами на эмиссию является высокоэффективным механизмом сокращения эмиссии с наименьшими затратами соответствующего сектора. Такая система, внедренная на недискриминационной основе, позволяет добиться экологических целей и предлагает авиации благоприятную возможность устойчивого развития. Эти же государства считают, что экологические сборы также являются действенной рыночной мерой и что мораторий, с которым они согласились в 2004 году, по всей видимости, завершит свое действие в 2007 году на данной Ассамблее. Договаривающиеся государства имеют право принимать меры, которые они считают необходимыми для выполнения своих международных обязательств по борьбе с изменением климата.

(продолжение следует)

— КОНЕЦ —