



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

**ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ ЭМИССИИ АВИАЦИОННЫХ
ДВИГАТЕЛЕЙ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе содержится доклад о деятельности Совета в части, касающейся политики ИКАО в отношении эмиссии авиационных двигателей, включая применение рыночных мер и других мер политического характера в целях ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду на глобальном уровне (изменение климата) и локальном уровне (местное качество воздуха). В нем также предлагается модифицированный текст добавлений А, Н и I резолюции А35-5 Ассамблеи.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию о событиях в области рыночных мер, происшедших с момента проведения последней сессии Ассамблеи;
- б) рассмотреть приводимый в добавлении проект текста и согласиться заменить им действующие добавления А, Н и I резолюции А35-5 Ассамблеи;
- с) одобрить деятельность Организации в отношении мер, направленных на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, включая применение рыночных мер и других мер политического характера.

<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>	В резолюции Ассамблеи определяются подлежащие выполнению Организацией дополнительные задачи в области авиационной эмиссии, для решения которых потребуются дополнительные ресурсы

<i>Справочный материал</i>	<p>A36-WP/34, <i>Деятельность ИКАО, касающаяся гражданской авиации и окружающей среды</i></p> <p>A36-WP/35, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды (добавления В – G)</i></p> <p>Doc 9848, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)</i></p> <p>Doc 9082, <i>Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание</i></p> <p>Doc 8632, <i>Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта</i></p>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В рамках деятельности Организации в области авиационной эмиссии используются три подхода, а именно: технология и стандарты, эксплуатационные меры и рыночные меры. Информация о работах, выполненных в рамках первых двух подходов, представлена в документе A36-WP/34 "*Деятельность ИКАО, связанная с гражданской авиацией и окружающей средой*". В настоящем документе рассматривается вопрос о событиях в области рыночных мер и других мер политического характера. В нем содержится обобщенная информация о прогрессе, достигнутом после 35-й сессии Ассамблеи, в части, касающейся изученных мер; в документе также рассматривается вопрос о текущих событиях и содержится краткая информация о том, каким образом Совет предлагает выполнять работы в течение трехлетнего периода 2008–2010 гг.

1.2 Данный документ отличается от документа, упомянутого выше, тем, что в нем рассматриваются рыночные меры, являющиеся политическим средством, с помощью которого для достижения политических целей используются экономические механизмы.

Исходная информация – основа деятельности ИКАО по смягчению последствий воздействия эмиссии

1.3 С момента создания Комитета Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в 1983 году ИКАО разрабатывала и продолжает разрабатывать меры по смягчению последствий воздействия эмиссии, образуемой в результате деятельности авиации на локальном и глобальном уровнях. Эти усилия реализуются в рамках технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных механизмов. Основным стимулом для уменьшения авиационной эмиссии является ограничение или уменьшение локального загрязнения воздуха и предупреждения глобального изменения климата.

1.4 На местном уровне основная экологическая проблема, связанная с авиационной эмиссией, заключается в загрязнении воздуха такими газами, как окислы азота (NO_x), углеводороды (НС) и окись углерода (СО), а также микрочастицами (МЧ). Эти виды газообразной эмиссии, тесно связанной со сжиганием ископаемого топлива, могут оказать значительное влияние на здоровье людей, главным образом в связи с респираторными заболеваниями.

1.5 На глобальном уровне аналогичным образом можно рассматривать парниковые газы (в частности, двуокись углерода (СО₂), которая также имеет непосредственное отношение к сжиганию ископаемого топлива. Выводы Четвертого оценочного доклада (4AR) Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) четко

свидетельствуют о наличии настоятельной необходимости в принятии действий в отношении изменения климата. В докладе говорится о том, что: "На данный момент потепление климатической системы очевидно и в настоящее время подтверждается результатами наблюдений, свидетельствующих о повышении глобальной средней температуры воздуха и океана, широко распространенным таянием снега и льда и повышением глобального среднего уровня моря". Значительное влияние на эти процессы оказывает антропогенная деятельность, связанная с сжиганием ископаемого топлива и изменением землепользования.

1.6 ИКАО продолжает рассмотрение этих проблем в рамках САЕР, деятельность которого направлена на ограничение или уменьшение объема авиационной эмиссии за счет реализации мер технического, эксплуатационного и рыночного характера. В настоящем документе особое внимание уделяется использованию рыночных мер.

1.7 В 2004 году 35-я сессия Ассамблеи определила направления деятельности Организации в области эмиссии авиационных двигателей. В частности, Ассамблея поручила Совету "продолжать изучение вариантов политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции Сторон РКИК ООН, уделяя при этом особое внимание использованию технических решений при одновременном продолжении рассмотрения мер, связанных с рынком, и учете потенциальных последствий как для развивающихся, так и для развитых стран" (п. 2 b) добавления Н резолюции А35-5 Ассамблеи).

1.8 Каждая из трех рыночных мер, изучаемых ИКАО, а именно: добровольные меры, сборы, связанные с эмиссией, и торговля квотами на эмиссию находятся на различных этапах рассмотрения Организацией в зависимости от объема уже имеющегося инструктивного материала ИКАО. По этому вопросу Ассамблея дала ряд подробных поручений Совету в добавлении I *"Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей"* резолюции А35-5 Ассамблеи. Ассамблея поручила Совету "продолжить разработку рекомендаций для Договаривающихся государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата..." (п. 1 добавления I) и рекомендовала "Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей..." (п. 2 добавления I).

2. ПРОГРЕСС, ДОСТИГНУТЫЙ С МОМЕНТА ПРОВЕДЕНИЯ ПОСЛЕДНЕЙ СЕССИИ АССАМБЛЕИ (А35)

2.1 В течение трехлетнего периода ИКАО в своей деятельности уделяла большое внимание обсуждению экологических вопросов в целом и, в частности, вопроса о рыночных мерах в ходе многочисленных дискуссий на уровне Совета. Эта деятельность отражает ведущую роль ИКАО в области изучения вклада авиации в охрану окружающей среды и необходимость устранять различия во мнениях и подходах Договаривающихся государств к тому, как наилучшим образом использовать различные имеющиеся меры.

2.2 Деятельность по рассмотрению экологических проблем в основном осуществляется в рамках САЕР. В феврале 2007 года этот Комитет провел свое 7-е совещание (САЕР/7),

рекомендации которого были утверждены Советом с замечаниями в марте 2007 года в ходе его 180-й сессии.

2.3 Следует отметить, что в течение периода, прошедшего с момента проведения 35-й сессии Ассамблеи (сентябрь 2004 года), 16 февраля 2005 года вступил в силу Киотский протокол и по состоянию на декабрь 2006 года данный документ ратифицирован 169 государствами.

Добровольные меры

2.4 В ходе своей 35-й сессии в 2004 году Ассамблея настоятельно рекомендовала Договаривающимся государствам и другим заинтересованным сторонам предпринимать действия по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации через посредство добровольных мер и поручила Совету способствовать таким действиям путем предоставления разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение (п. 2 а) добавления I резолюции A35-5).

Сборы, связанные с эмиссией

2.5 В 2004 году Ассамблея, признавая, что существующий инструктивный материал ИКАО, касающийся политики (в основном содержится в резолюции Совета от декабря 1996 года, касающейся пошлин и сборов, связанных с эмиссией), не является достаточным для введения в международном масштабе сборов за эмиссию парниковых газов (ПГ), поручила Совету провести дополнительное исследование и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу (п. 2 b) 3) добавления I резолюции A35-5). Ассамблея также настоятельно призвала Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию ПГ до следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году (п. 2 b) 4) добавления I резолюции A35-5). Наконец, Ассамблея поручила Совету изучить эффективность и разработать дополнительный инструктивный материал по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха (МКВ) (п. 2 b) 5) добавления I резолюции A35-5).

2.6 Несмотря на то, что деятельность в области использования сборов, связанных с эмиссией, на первоначальном этапе осуществлялась в соответствии с этими указаниями, в ходе цикла САЕР/7 возник ряд различных трудностей, включая трудности юридического и политического характера. Это обусловило создание Специальной группы Совета по юридическим аспектам сборов за эмиссию. Основываясь на результатах деятельности этой Специальной группы, Руководящая группа САЕР решила рассмотреть вопрос о сборах под двумя различными ракурсами: один из них касается сборов за эмиссию, связанных с МКВ, а другой – сборов за эмиссию ПГ. Отметив, что разработка инструктивного материала по сборам, связанным с МКВ, обладает большим потенциалом, чем разработка материала в отношении сборов за эмиссию ПГ, Руководящая группа САЕР согласилась с тем, что САЕР следует сконцентрировать свою деятельность и ресурсы на тех областях, в которых имеется большая вероятность достижения прогресса, т. е. на разработке инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с МКВ, и торговле квотами на эмиссию. Во исполнение этого решения, впоследствии утвержденного Советом, в рамках деятельности САЕР, касающейся сборов за эмиссию, рассматривались лишь те сборы, которые могут быть введены в отношении видов эмиссии, оказывающих влияние на местное качество воздуха в аэропортах или их окрестностях. На данном этапе аспекты изменения климата рассматривались лишь в контексте рыночных мер в рамках подготовленного инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию (см. пп. 2.10–2.15 ниже).

2.7 Инструктивный материал, разработанный САЕР для тех государств, которые рассматривают вопрос о введении сборов, связанных с МКВ, в качестве одной из мер решения проблемы эмиссии, оказывающей влияние на местное качество воздуха, состоит из пяти частей: а) действующая политика ИКАО в области сборов; б) процесс введения местных сборов за эмиссию; в) оценка местного качества воздуха; г) разработка системы местных сборов за эмиссию и е) административные аспекты.

2.8 В ходе своей 180-й сессии Совет принял текст политического характера в отношении сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха, для включения в документ *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082)"*. Совет также согласился с предложением опубликовать в качестве документа, подлежащего продаже, сопутствующий инструктивный материал, озаглавленный *"Рекомендации относительно сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха"* (Дос 9884).

2.9 Совет также принял к сведению выводы САЕР относительно анализа экономической эффективности сборов МКВ, согласно которым влияние на эмиссию NO_x, которая имеет непосредственное отношение к сборам, связанным с МКВ, является незначительным. Учитывая ограничения, присущие проведенному анализу, сделать окончательное заключение относительно эффективности сборов МКВ не представилось возможным.

Торговля квотами на эмиссию

2.10 Ассамблея, одобрив в 2001 году предложение о разработке открытой системы торговли квотами на эмиссию для международной авиации, в 2004 году поручила Совету акцентировать свою деятельность на двух подходах¹ и разработать рекомендации в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию (п. 2 с) добавления I резолюции A35-5).

2.11 В проекте подготовленного САЕР инструктивного материала по интеграции международной авиации в системы торговли квотами на эмиссию государств основное внимание уделяется специфическим для авиации аспектам, определяются варианты и даются ссылки.

2.12 Одной из проблем, при рассмотрении которых в ходе подготовки инструктивного материала возникли особые трудности, стала проблема географических масштабов. Основным предметом дискуссий стал вопрос о том, могут ли Договаривающиеся государства интегрировать эмиссию международной авиации эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств в свои системы торговли квотами без согласия этих государств. После ряда обсуждений этого вопроса Совет рекомендовал САЕР принять принцип, аналогичный тому, который использовался при рассмотрении других ключевых элементов этого инструктивного материала, т. е. включить информацию о различных подходах к учету географического фактора с описанием их преимуществ и недостатков и приступить к рассмотрению вопроса об интеграции иностранных эксплуатантов воздушных судов на взаимосогласованной основе, продолжая при этом анализировать дополнительные подходы.

¹ В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку добровольной системы торговли квотами на эмиссию, которую могут предложить заинтересованные Договаривающиеся государства и международные организации. В рамках другого подхода ИКАО будет предоставлять Договаривающимся государствам в соответствующих случаях рекомендации по включению эмиссии воздушных судов международной авиации в системы торговли квотами на эмиссию Договаривающихся государств в рамках процесса РКИК ООН.

2.13 В ходе своей 180-й сессии Совет принял инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации и согласился с тем, что этот документ следует опубликовать на общедоступном веб-сайте ИКАО в виде проекта инструктивного материала с предисловием Президента Совета, в котором подтверждается, что большинство государств, представленных в Совете ИКАО, отметили, что в рамках любого подхода, предусматривающего включение международной гражданской авиации в системы торговли квотами на эмиссию, должен уважаться суверенитет Договаривающихся государств и принцип взаимной договоренности. Меньшая часть членов Совета, сославшись на принцип недискриминации, предложила ИКАО продолжить анализ других вариантов. Кроме того, несколько государств вновь заявили о том, что при введении системы торговли квотами на авиационную эмиссию необходимо учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности.

2.14 В отношении существующих добровольных систем торговли квотами на эмиссию в докладе САЕР приводится общее описание различных видов таких систем, содержится информация о практическом опыте использования ряда таких систем в мире и рассматривается вопрос о возможном развитии таких систем в будущем с участием авиации. Совет согласился с предложением о том, что этот доклад следует разместить на общедоступном веб-сайте ИКАО. Особое место в будущей деятельности ИКАО занимают системы компенсации выбросов углерода, в рамках которых клиенты смогут компенсировать ущерб, наносимый эмиссией в результате выполнения ими полетов, посредством механизма, предоставляемого поставщиком компенсаций выбросов углерода.

2.15 В дополнение к вышесказанному Совет согласился с предложением о создании веб-ресурса для сбора соответствующей информации об опыте в области торговли квотами на эмиссию. Цель этого ресурса будет заключаться в предоставлении исходной информации о системах обмена квотами на эмиссию в целях дополнения соответствующего инструктивного материала и оказания помощи в более глубоком осознании авиационным сообществом принципа торговли квотами на эмиссию.

3. ТЕКУЩИЕ СОБЫТИЯ

3.1 В мае 2007 года был проведен Коллоквиум ИКАО по авиационной эмиссии. Этот Коллоквиум стал форумом для получения и обмена информацией о деятельности в области эмиссии с целью оказания содействия проведению связанных с окружающей средой дискуссией и принятию решений на высоком уровне в ходе 36-й сессии Ассамблеи. В ходе Коллоквиума был также представлен значительный объем информации, касающейся рыночных мер. Доклады Коллоквиума размещены на веб-сайте по адресу: <http://www.icao.int/EnvClq/CLQ07/Documentation.htm>.

3.2 В настоящее время различные заинтересованные структуры (неправительственные организации (НО), авиакомпании и т. д.) предлагают многочисленные инициативы по компенсации ущерба, наносимого авиационной эмиссией. Эти инициативы носят несогласованный характер и не могут дать точной оценки объема эмиссии, выбрасываемой воздушными судами, что необходимо для определения точного объема выбросов углерода для компенсации. Поэтому в настоящее время Секретариат ИКАО при содействии САЕР разрабатывает согласованный инструктивный материал по методике оценки авиационной эмиссии CO₂, которую можно будет использовать в качестве исходной в рамках реализации проектов компенсации выбросов углерода. Кроме того, в настоящее время вопрос об использовании этой методики рассматривается Организацией Объединенных Наций в рамках деятельности ООН по созданию углеродно нейтральной среды.

3.3 Отмечая, что в настоящее время Киотский протокол не предусматривает использования механизма чистого развития (МЧР) для проектов, связанных с международной гражданской авиацией, ИКАО проводит консультации с РКИК ООН для рассмотрения вопроса о возможной адаптации такого ценного механизма к проектам, связанным с авиацией.

3.4 Что касается инициативы Организации Объединенных Наций, касающейся изменения климата, то Генеральный секретарь ООН последовательно заявляет о том, что изменение климата является одной из основных глобальных проблем и что ООН играет ведущую роль в оказании содействия усилиям международного сообщества по решению этой проблемы, объединяя мировых лидеров и обеспечивая участие всех подразделений системы ООН в выработке решения. ИКАО изучает соответствующие меры по оказанию поддержки этой деятельности и соответственно будет сотрудничать с ООН в реализации этой инициативы.

4. **ПРОЕКТ ТЕКСТА, ЗАМЕНЯЮЩЕГО ДОБАВЛЕНИЯ А, Н И I РЕЗОЛЮЦИИ А35-5 АССАМБЛЕИ**

4.1 Большая часть добавлений пересмотренной резолюции (т. е. добавления В – G резолюции А35-5 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*") рассматривается в документе А36-WP/35.

4.2 В добавлении к настоящему документу на рассмотрение Ассамблеи представляется пересмотренный вариант добавлений А, Н и I, структура и содержание которых существенно изменены следующим образом:

- a) добавление А расширено за счет внесения в него ряда соображений общего характера, которые ранее содержались в прежнем добавлении Н;
- b) сейчас в добавлении Н основное внимание уделяется воздействию авиации на местное качество воздуха;
- c) добавление I всецело посвящено воздействию авиации на глобальный климат.

4.3 Пересмотренные добавления Н и I отражают комплексный подход, в рамках которого рассматриваются все виды мер по решению конкретной проблемы, включая технические, эксплуатационные и экономические меры (в том числе рыночные). Эти добавления представляют собой политику ИКАО в отношении авиационной эмиссии.

4.4 Предприняты все возможные меры по устранению расхождений во мнениях, однако по некоторым вопросам по-прежнему имеются различные мнения, суть которых отражена в тексте, заключенном в квадратные скобки. Ассамблее предлагается рассмотреть эти варианты с целью достижения консенсуса.

5. **БУДУЩАЯ РАБОТА**

5.1 Информация о будущей деятельности, которую необходимо осуществить ИКАО для достижения дальнейшего прогресса в области авиационной эмиссии, содержится в различных добавлениях *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*. В целом в нем говорится о необходимости:

- a) оценки воздействия авиационной эмиссии и разработки для этой цели соответствующего инструктивного материала и инструментария;
- b) сбора, отслеживания и рассылки данных о влиянии авиации на местное качество воздуха и изменение климата;
- c) определения соответствующих показателей, параметров и целей;
- d) выработки соответствующий политики, рекомендаций и мер по уменьшению объема авиационной эмиссии за счет:
 - 1) технологии (SARPS и цели);
 - 2) новых эксплуатационных процедур, включая планирование и организацию воздушного движения;
 - 3) экономических инструментов, включая открытую торговлю квотами на эмиссию, добровольные меры, сборы, связанные с местным качеством воздуха, компенсацию выбросов углерода, МЧР и т. д.;
- e) оценки последствий реализации различных вариантов политики с точки зрения технической осуществимости, экологических выгод и экономической эффективности;
- f) активного сотрудничества с научными учреждениями и органами ООН, в частности с МГЭИК и РКИК ООН, которые выполняют работы в этой области и имеют отношение к деятельности ИКАО.

6. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

6.1 Дополнительные задачи, которые предлагается выполнить Секретариату регулярным бюджетом Организации, не предусмотрены, поэтому потребуются дополнительные ресурсы.

ДОБАВЛЕНИЕ

РЕСТРУКТУРИРОВАННЫЕ ДОБАВЛЕНИЯ А, Н И I

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 36-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

Резолюция 17/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А35-5 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция А35-5 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов, и

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 35-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по рыночным мерам ограничения или сокращения эмиссии, образуемой в результате деятельности авиации.

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.

Добавление E. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на местное качество воздуха.

Добавление I. Воздействие авиации на глобальный климат;

2. *предлагает* Совету представлять на каждой очередной сессии Ассамблеи для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-5.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула *Конвенции о международной гражданской авиации* гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и... содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

принимая во внимание, что все Договаривающиеся государства ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

принимая во внимание, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушный транспорт,

принимая во внимание, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обуславливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчить любые неблагоприятные последствия,

принимая во внимание, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

принимая во внимание наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и основных эксплуатационных приемов смягчения последствий этого воздействия,

принимая во внимание, что организация и планирование воздушного пространства могут играть роль в решении проблемы воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат и что государствам индивидуально или совместно на региональной основе необходимо рассматривать соответствующие экономические и организационные аспекты,

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями является важным элементом достижения прогресса в области осознания воздействия авиации на окружающую среду, а также необходимость выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями,

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или сократить влияние эмиссии авиационных двигателей на местное качество воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность постоянной демонстрации ИКАО своей ведущей роли в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

3. *просит* Совет регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимостях и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду с целью оптимизации принятия решений;

5. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

6. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о нынешнем и будущем воздействии авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов;

7. *предлагает* государствам продолжать активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды;

8. *предлагает* государствам и международным организациям предоставлять необходимую научную информацию, позволяющую ИКАО обосновывать свою деятельность в этой области;

9. *настоятельно рекомендует* Совету по-прежнему осуществлять тесное сотрудничество с международными организациями и другими органами ООН в деле осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и выработки политики, направленной на устранение этих последствий;

[10. *призывает* государства воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном и устойчивом развитии международной гражданской авиации.]

[10. *призывает* государства учитывать реализуемые через посредство ИКАО глобальные меры при рассмотрении вопроса о принятии своих собственных мер и настоятельно рекомендует государствам учитывать необходимость упорядоченного развития международной гражданской авиации.]

[10. *призывает* государства немедленно предпринять необходимые меры по защите окружающей среды от воздействия авиационной эмиссии CO₂, объем которой возрастает.]

[11. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам положительно рассмотреть вопрос о присоединении к рыночным мерам в рамках выполнения своих обязательств или об их использовании в качестве добровольных мер.]

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Влияние авиации на местное качество воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на атмосферу в части, касающейся местного качества воздуха и соответствующих последствий для здоровья и благосостояния людей,

принимая во внимание, что на протяжении последних нескольких десятилетий количество многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, оказывающих влияние на местное и региональное качество воздуха, значительно уменьшилось,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x (окислы азота), МЧ (микрочастиц) и других видов газообразной эмиссии,

принимая во внимание, что большинство международных полетов воздушных судов и связанное с ними сжигание топлива происходят на высотах, превышающих те, на которых эмиссия оказывает влияние на местное качество воздуха,

принимая во внимание, что влияние авиационной эмиссии на местное и региональное качество воздуха является составной частью общего воздействия эмиссии в конкретном районе и что его следует рассматривать в более широком контексте всех источников, влияющих на местное качество воздуха,

принимая во внимание, что фактическое местное качество воздуха и влияние авиационной эмиссии на здоровье зависят от ряда факторов, в числе которых рассматриваются ее доля в общей концентрации и численность населения, подвергаемого воздействию в конкретном регионе,

принимая во внимание, что ИКАО определила технические стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить степень вредного воздействия воздушных судов на местное качество воздуха,

принимая во внимание, что в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для Договаривающихся государств директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (Doc 9082)), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

отмечая, что Совет согласился с целесообразностью подготовки доклада, касающегося применения всех мер в отношении эмиссии, связанной с местным качеством воздуха, используя для этого технические, эксплуатационные и рыночные подходы, и что в настоящее время ИКАО прорабатывает этот вопрос,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии микрочастиц, окислов азота и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

2. *просит* Совет продолжить его деятельность по разработке технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных стандартов, направленных на дальнейшее уменьшение последствий локального загрязнения воздуха воздушными судами;

3. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая окислы азота, выбрасываемые воздушными судами;

4. *просит* Совет постоянно оказывать содействие совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, что позволяет уменьшить последствия местного загрязнения воздуха воздушными судами;

5. *поощряет* предприятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на местное качество воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;

6. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах, и просит Совет активно осуществлять эту деятельность с целью завершения подготовки инструктивного материала по качеству воздуха в аэропортах в 2010 году;

7. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о наилучшей практике, применяемой в аэропортах, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха;

8. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обмениваться информацией о введении таких сборов;

9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить максимально возможный с практической точки зрения уровень соответствия и надлежащим образом учитывать политику и рекомендации ИКАО по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Воздействие авиации на глобальный климат

Научное осознание проблемы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, и опубликованном в 1999 году, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году [согласно которому:

- расширение объема научных знаний и полученные более точные данные свидетельствуют о том, что инверсионные следы влияют на климат в меньшей степени и по состоянию на 2005 год доля воздушных судов в полном антропогенном радиационном воздействии, обусловленном всеми видами деятельности человека, оценивалась примерно в 3,0 %;
- полный объем авиационной эмиссии CO₂ примерно составляет 2 % глобальной эмиссии парниковых газов (ПГ);
- согласно прогнозам объем авиационной эмиссии CO₂ будет возрастать примерно на 3–4 % в год;
- в среднесрочной перспективе смягчение последствий воздействия эмиссии CO₂ авиационной отрасли может быть обеспечено за счет повышения топливной эффективности. Однако предполагается, что такие усовершенствования лишь частично компенсируют увеличение объема авиационной эмиссии;]

Сотрудничество с ООН и другими организациями

принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему;

принимая во внимание, что РКИК ООН подчеркивает принцип общей, но дифференцированной ответственности, и учета соответствующих возможностей при рассмотрении вопроса об эмиссии парниковых газов;

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией Сторон – участников РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (стороны, включенные в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов в результате использования "бункерного топлива при воздушных перевозках" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2), и предусматривает включение эмиссии внутренней авиации в их национальные целевые показатели, а также отмечая потенциальные преимущества согласованного подхода к рассмотрению этих двух видов эмиссии и тот факт, что некоторые государства предлагают меры по уменьшению объема авиационной эмиссии, что в целом свидетельствует о настоятельной необходимости [достижения большего прогресса] [повышения степени международного взаимодействия и сотрудничества] в этой области,

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие, как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

принимая во внимание, что первый период обязательств по Киотскому протоколу истекает в 2012 году и что в настоящее время обсуждается вопрос о последующих действиях в связи с этим документом, а также то, что ИКАО потребует продолжить рассмотрение вопроса о ее ответственности за ограничение или уменьшение эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности международной гражданской авиации, и продемонстрировать свою ведущую роль в этой области,

принимая во внимание очевидность того, что все заинтересованные стороны ожидают, что ИКАО будет [по-прежнему] демонстрировать ведущую роль в смягчении негативных последствий воздействия авиационной эмиссии ПГ и определит концепции и [четкие цели] для их тесной увязки с экологическими задачами в рамках бизнес-плана ИКАО и других программ ИКАО;

[*отмечая*, что участники совещаний Большой восьмерки (G8) в Гленигле и Хайлигендамме признали достигнутый на данный момент прогресс и пришли к выводу о том, что для уменьшения глобальной эмиссии ПГ и повышения степени энергетической безопасности необходимо срочно принять решительные и конкретные международные меры и что ответственность за решение проблемы изменения климата лежит на всех, и что решать эту проблему можно и нужно таким образом, чтобы при этом обеспечивался рост экономики развивающихся стран, стран с переходной экономикой и развитых стран и не возникали экономические диспропорции,]

признавая тесную взаимосвязь изменения климата и экономического развития в контексте Целей развития на тысячелетие (ЦРТ) ООН и роль авиации в содействии достижению этих целей,

[*признавая* необходимость определения целей в отношении ограничения или снижения темпов увеличения объема авиационной эмиссии для обеспечения устойчивого роста,]

отмечая важность учета эмиссии воздушных судов в контексте оценки общего объема эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности авиации, транспортной отрасли и общей экономической деятельности,

отмечая, что в различных регионах мира абсолютные уровни эмиссии международной и внутренней авиации и темпы ее увеличения существенно отличаются,

Действия по уменьшению воздействия авиации на глобальный климат

принимая во внимание, что Совет ИКАО разработал варианты политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, образуемой в результате деятельности гражданской авиации, и что в настоящее время осуществляется деятельность по разработке технологий и стандартов, определению эксплуатационных мер по уменьшению потребления топлива и, таким образом, объема эмиссии, а также рыночных мер,

принимая во внимание, что в результате совершенствования технологии и производства полетов в настоящее время воздушные суда в значительно меньшей степени загрязняют воздух и что за последние 40 лет топливная эффективность повысилась примерно на 70 %,

признавая, что Стандарты и цели ИКАО в отношении NO_x направлены на решение проблемы местного качества воздуха, однако они будут также содействовать уменьшению воздействия авиации на климат,

признавая, что совершенствование организации воздушного движения (ОрВД) может привести к существенному сокращению эмиссии,

отмечая, что увеличение цен на топливо в течение последних нескольких лет послужило для авиационного сектора существенным стимулом к уменьшению потребления топлива, что, в свою очередь, приведет к уменьшению объема эмиссии парниковых газов,

признавая, что ведущая роль ИКАО в реализации Глобального аэронавигационного плана может способствовать уменьшению объема эмиссии за счет совершенствования организации воздушного движения (ОрВД), применения спутниковой навигации и разработки более эффективных маршрутов,

признавая, что существующая фрагментация воздушного пространства является следствием исторических геополитических договоренностей и что новые эксплуатационные концепции ОрВД обуславливают необходимость рассмотрения государствами вопроса о снятии юридических, экономических и других организационных барьеров, а также барьеров в области безопасности на пути экологически эффективного использования воздушного пространства,

приветствует предпринимаемые ИКАО действия по пропаганде использования эксплуатационных мер, включая публикацию документа "Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии" (Cir 303) и проведение трех практикумов по этому вопросу,

принимая во внимание, что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "Национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию

экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

принимая во внимание, что в последние годы у многих правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде,

принимая во внимание, что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

отмечая, что САЕР подготовил типовое соглашение и соответствующий инструктивный материал по использованию Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами добровольных мер в краткосрочной перспективе и что ИКАО способствует распространению информации о практическом опыте, используя для этого свой общедоступный веб-сайт,

признавая, что Договаривающиеся государства несут ответственность за принятие решений, касающихся целей и наиболее приемлемых мер по решению проблемы авиационной эмиссии парниковых газов [в отношении эксплуатантов воздушных судов] [которым они выдают сертификаты эксплуатанта],

признавая, что дополнительные национальные, региональные и глобальные усилия [предпринимаемые на основе сотрудничества] расширят наши возможности по эффективному решению проблемы авиационной эмиссии,

принимая во внимание, что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что ИКАО разработала Руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения ("*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

отмечая, что политика ИКАО в отношении освобождения авиационного топлива от налогообложения поставлена под сомнение в некоторых Договаривающихся государствах, которые облагают налогами другие виды транспорта и другие источники парниковых газов,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в котором расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

отмечая, что по-прежнему остается ряд нерешенных вопросов юридического и политического характера, касающихся введения сборов за ПГ,

отмечая, что ИКАО разработала временный инструктивный материал по интеграции международной авиации в системы торговли квотами на эмиссию государств,

[*признавая*, что большинство членов Совета одобряют использование торговли квотами на эмиссию применительно к международной авиации лишь на основе взаимной договоренности между государствами] [и что, по мнению других членов Совета, создание открытой системы торговли квотами на эмиссию в соответствии с принципом недискриминации потребует последовательного ее применения ко всем полетам,]

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства имеют юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику,

принимая во внимание, что создание систем компенсации выбросов углерода помогает повысить степень осознания общественностью проблемы изменения климата и в краткосрочной перспективе может содействовать уменьшению объема эмиссии,

принимая во внимание, что проведение ИКАО Коллоквиума по авиационной эмиссии в 2007 году и реализация других инициатив ИКАО позволили получить информацию о научных аспектах и деятельности и мерах, предпринимаемых ИКАО и ее Договаривающимися государствами, и что он послужил форумом, способствующим проведению дискуссии относительно возможных будущих решений проблемы авиационной эмиссии на глобальной основе,

1. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО [по-прежнему демонстрировала] ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ, тем самым обеспечивая возможность внесения вклада в обсуждение [будущих долгосрочных совместных действий в рамках РКИК ООН,]
- b) по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим

проведению дискуссий относительно [новых глобальных] мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

- c) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и, как можно скорее, дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;
- d) продолжить тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися оценкой экологического воздействия авиации на атмосферу, а также с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА);

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в недавно опубликованном 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

3. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия;

[4. *настоятельно рекомендует* Совету и государствам постоянно обновлять прогнозные аналитические модели оценки воздействия авиации и сотрудничать в деле их разработки;]

[5. *просит* Совет в сотрудничестве с Договаривающимися государствами разработать комплексный пакет экологически благоприятных, экономически обоснованных и технически осуществимых (САЕР) мер для государств по ограничению или уменьшению авиационной эмиссии ПГ и ее влияния на изменение климата;]

[6. *просит* Совет продолжить разработку и постоянное обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, и провести дополнительные исследования, касающиеся смягчения последствий воздействия авиации и изменения климата;]

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся

стран, оценить или продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей;

8. *просит* Совет дать необходимые указания и инструкции региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи государствам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе, и осуществлять совместную деятельность по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;

9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства продолжить применение мер [в отношении эксплуатантов воздушных судов] [которым они выдают сертификаты эксплуатанта] по смягчению последствий воздействия эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной авиации, за счет применения технических, эксплуатационных и рыночных мер [действуя через ИКАО];

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, учитывая характер их авиационной отрасли, сотрудничать с ИКАО, осуществляя совместную разработку всеобъемлющего пакета технических, эксплуатационных и рыночных мер, направленных на смягчение последствий воздействия эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной авиации, [образуемых в результате деятельности их собственной авиационной отрасли, на основе принципов технической осуществимости, экологических выгод и экономической обоснованности];

11. *просит* Совет разработать инициативу ИКАО в области эмиссии с описанием целей ИКАО по ограничению или уменьшению воздействия авиационной эмиссии, содействовать сотрудничеству между Договаривающимися государствами, осуществлять мониторинг и представлять доклады о прогрессе, достигнутом в этой области. В частности, Совету следует:

- a) изучить соответствующие параметры и разработать среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии в отношении сжигания авиационного топлива и представить доклад следующей сессии Ассамблеи;
- b) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и содействовать использованию эксплуатационных мер, изложенных в инструктивном материале ИКАО (Cir 303), опубликованном в 2003 году, в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;
- c) в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО сделать акцент на повышение топливной эффективности;
- d) содействовать, при необходимости, реализации региональных, межрегиональных и глобальных инициатив совместно с Договаривающимися государствами, направленных на повышение эффективности воздушных перевозок и уменьшение потребления топлива;

- e) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам повышать эффективность воздушных перевозок с целью уменьшения объема эмиссии и представлять доклады о достигнутом прогрессе в этой области;
- f) просить Договаривающиеся государства представить перечень предпринимаемых ими мер по сокращению авиационной эмиссии в своих соответствующих государствах;
- g) содействовать использованию новых процедур и технологий, позволяющих получить экологические выгоды при эксплуатации воздушных судов;

12. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам содействовать распространению и совместному использованию наилучшей практики, применяемой в аэропортах с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности гражданской авиации;

13. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам разрабатывать модели управления потоками и организации воздушного движения, направленных на оптимизацию экологических выгод;

14. *просит* Совет определить процесс, позволяющий ИКАО совместно с заинтересованными сторонами осуществлять деятельность по улучшению окружающей среды посредством проведения научных исследований, совершенствования технологии и производства полетов;

[15. *просит* Совет определить показатели характеристик для определения эффективности реализации конкретных программ, направленных на уменьшение отрицательного влияния эмиссии ПГ, и разработать порядок сбора информации о предпринимаемых государствами и регионами мерах по ограничению или уменьшению эмиссии ПГ и оценке их последствий;]

16. *просит* государства:

- a) поощрять проведение необходимых научных исследований и разработок, предусматривающих создание более эффективных с экологической точки зрения конструкций двигателей и воздушных судов;
- b) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
- c) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;
- d) содействовать эффективной координации деятельности своих авиационных полномочных органов, занимающихся разработкой более благоприятных с экологической точки зрения воздушных трасс и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации;

- e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного пространства;
- f) сотрудничать в деле создания региональных возможностей по осуществлению замеров и контроля в целях проведения оценки экологических выгод, полученных в результате реализации вышеупомянутых мер;

17. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами:

a) добровольные меры

- 1) *поощряет* предприятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации и информирование об этом ИКАО;
- 2) *просит* Совет поручить Генеральному секретарю поддерживать актуальность разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и предоставлять всем заинтересованным сторонам информацию о таком опыте;

b) пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *подтверждает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *признает*, что существующий инструктивный материал в настоящее время является недостаточным для введения в международном масштабе сборов за эмиссию парниковых газов, хотя введение таких сборов [по взаимному согласию] государствами – членами региональной организации экономической интеграции [по отношению к эксплуатантам этих государств] не исключается;
- 3) [*настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов;]

c) торговля квотами на эмиссию

- 1) [*настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, если это представляется уместным, применять систему торговли квотами на эмиссию в отношении эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств лишь на основе взаимной договоренности между этими государствами;]

[*настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, если это представляется уместным, применять систему торговли квотами на эмиссию,

надлежащим образом учитывая последствия для всех заинтересованных сторон;]

- 2) *просит* государства представлять информацию о новых разработках, результатах и опыте в этой области;
- 3) *просит* Совет:
 - a) поддерживать актуальность разработанных ИКАО для использования Договаривающимися государствами в соответствующих случаях рекомендаций по включению эмиссии международной авиации в системы торговли квотами на эмиссию государств в рамках процесса РКИК ООН;
 - [b) провести, при необходимости, дополнительное изучение различных аспектов внедрения систем торговли квотами на эмиссию и оценить экономическую эффективность любой внедренной системы, учитывая при этом последствия для деятельности авиации и ее развития в развивающихся странах;]
 - [b) провести экономический анализ финансовых последствий включения международной авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию и обзор литературы, посвященной анализу затрат/выгод в рамках существующих систем торговли, уделяя при этом особое внимание порядку их применения к другим отраслям, с целью извлечения приемлемых для авиационного сектора уроков;]
 - [c) провести, при необходимости, дополнительное изучение различных аспектов внедрения систем торговли квотами на эмиссию, учитывая при этом принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующие возможности;]
- d) компенсация выбросов углерода
 - 1) *просит* Совет изучить потенциальную возможность использования механизмов компенсации выбросов углерода в качестве дополнительного средства смягчения последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха и изменение климата;
 - 2) *просит* Совет собирать и распространять информацию о результатах реализуемых государствами и другими организациями программ компенсации выбросов углерода в части, касающейся авиационной эмиссии;
- [e) механизм чистого развития (МЧР)
 - 1) *просит* Совет провести консультации с РКИК ООН для изучения подходов к использованию гибких механизмов, таких как МЧР, в рамках международной авиации.]