



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации

ДОКЛАД ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

(Представлено Секретариатом)

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе совещанию HLM-ENV представляется информация о результатах заседаний и дискуссиях Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Настоящий документ содержит сводную справочную информацию о результатах заседаний и дискуссиях Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) и программу действий (добавление А), которая была согласована ГМАИК на основе консенсуса и затем одобрена Советом ИКАО на 187-й сессии. В документе также представляется ряд рекомендаций, подготовленных под руководством председателя и вице-председателя четвертого совещания ГМАИК (добавление В).

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Четвертое и заключительное совещание ГМАИК состоялось в Монреале с 25 по 27 мая 2009 года, причем накануне (24 мая) были проведены совещания рабочих групп. На совещании присутствовали 14 из 15 членов Группы.

2.2 Совещание полностью рассмотрело свою повестку дня. Ежедневные резюме председателем не готовились, поскольку результаты дискуссий были отражены в программе действий (добавление А), рекомендациях председателя (добавление В) и докладе председателя. Рекомендации и доклад председателя не были приняты Советом на том основании, что они не отражают консенсуса ГМАИК.

3. КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ О СОВЕЩАНИИ

3.1 Четвертое совещание ГМАИК считалось ее заключительным совещанием, в результате которого должен быть выполнен мандат резолюции А36-22 Ассамблеи (добавление К). В этой связи ГМАИК сосредоточила усилия на решении открытых вопросов, связанных с желательными целями и рыночными мерами. Она выполнила свой мандат, представив доклад, содержащий "Программу действий".

3.2 В целях содействия проведению дискуссий и представления информации на совещании в общей сложности было представлено три рабочих документа и 12 информационных документов. Информационные документы были представлены Секретариатом, а также Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной коалицией за устойчивую авиацию (ИКСА), представители которых не присутствовали на совещании; кроме того, два информационных документа представили Соединенные Штаты Америки и два документа – Рабочая группа по рыночным мерам.

4. СОБЫТИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ЦЕЛЕЙ

4.1 Сопредседатель Рабочей группы по целям (РГ/4), представил рабочий документ № 2 и сообщил о том, что РГ/4 удалось подготовить рекомендацию относительно глобальных желательных целей в виде топливной эффективности на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы, однако Рабочая группа не смогла достичь консенсуса относительно определения целей, свидетельствующих о стремлении к большему.

4.2 Рабочая группа рекомендовала впоследствии принятые ГМАИК следующие глобальные желательные цели: на краткосрочную перспективу – повышение топливной эффективности на 2 % в год до 2012 года, на среднесрочную перспективу – повышение топливной эффективности на 2 % в год до 2020 или 2025 годов (ГМАИК одобрила 2020 год) и на долгосрочную перспективу – повышение топливной эффективности на 2 % в год в течение периода с 2021 по 2050 годы.

4.3 Согласно рабочему документу № 2, эти показатели сопоставимы с целями, определенными ИАТА, в соответствии с которыми на краткосрочную перспективу до 2012 года повышение топливной эффективности должно составлять примерно 2,1 % в год, около 1,9 % в год – на среднесрочную перспективу до 2020 года и примерно 1,1 % в год – на долгосрочную перспективу до 2050 года.

5. СОБЫТИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ РЫНОЧНЫХ МЕР

5.1 Председатель Рабочей группы по рыночным мерам (МВМ), представил рабочий документ № 3 и сообщил о том, что Рабочая группа рассмотрела информацию о деятельности ИКАО, осуществлявшейся в прошлом, получила информацию из различных источников, включая отрасль, и оценила различные МВМ, которые могут быть применены к международной авиации. В целом Рабочая группа согласилась с тем, что без разработанных ИКАО глобальных рамок МВМ, внедряемые государствами или регионами, в которых используются различные принципы и параметры, являются далеко не оптимальными.

5.2 Рабочая группа разработала три сценария внедрения МВМ и сделала вывод о том, что сценарий С, согласно которому каждое Договаривающееся государство будет принимать свои меры, но в установленных рамках ИКАО, определяющих согласованные принципы внедрения МВМ, включая то, каким образом эти меры должны способствовать достижению глобальных целей, является промежуточным вариантом. По сравнению с другими вариантами он представляется предпочтительным, поскольку он позволяет разработать согласованный план, в рамках которого политика отдельных Договаривающихся государств, несмотря на ее добровольный характер, будет являться составным элементом глобальной системы. Этот сценарий может охватывать как сборы за эмиссию, так и систему торговли квотами на эмиссию.

5.3 Рабочая группа сделала рекомендацию о том, что в рамках процесса разработки основных принципов применения МВМ в международной авиации следует надлежащим образом рассмотреть основные вопросы, касающиеся их реализации, в частности, следует: а) в полной мере учитывать принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенные в Чикагской конвенции; б) в полной мере учитывать конкретные обстоятельства и различные возможности каждого Договаривающегося государства и региона; с) выбирать лишь наиболее эффективные и результативные меры; d) оказывать содействие обеспечению отрасли соответствия; е) согласовывать рыночные меры и исключать их дублирование; f) учитывать аспекты географического охвата.

5.4 Рабочая группа представила сводную информацию об обсуждавшихся вопросах и резюме проекта основных выводов своей деятельности. Они составили основу для дальнейшего обсуждения на четвертом совещании, участники которого не достигли в рамках ГМАИК консенсуса относительно применения рыночных мер в международной гражданской авиации.

6. ОБЗОР ВЫВОДОВ ГМАИК

6.1 После обсуждения новой информации, представленной на четвертом совещании, и рассмотрения результатов деятельности предыдущих трех совещаний ГМАИК уделила особое внимание разработке программы действий, которая была согласована на основе консенсуса. Аналогичную процедуру предполагалось применить в отношении ряда рекомендаций, которые ГМАИК планировала представить Совету, однако в течение запланированных трех дней работы совещания выполнить это не представилось возможным в связи с отъездом ряда членов ГМАИК в конце третьего дня до завершения упомянутой дискуссии.

6.2 Впоследствии работу над рекомендациями и докладом ГМАИК продолжили председатель и заместитель председателя в течение двух дней после четвертого совещания. В этой работе принимали участие незначительное количество членов Группы и ряд советников, замечания которых были учтены в окончательных документах. Таким образом, эти рекомендации не отражают консенсуса ГМАИК.

6.3 Согласно рекомендуемому ГМАИК подходу в рамках программы действий предусматривается разработка отдельными государствами планов действий, учитывающих положение дел в этих государствах, глобальные желательные цели в области эмиссии и возможность получения, при необходимости, помощи со стороны ИКАО.

6.4 ГМАИК успешно достигла консенсуса в отношении краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей в виде топливной эффективности, о чем говорится в п. 4.2. Однако в отношении целей, свидетельствующих о стремлении к большему, консенсус достигнут не был. В

этой связи ГМАИК рекомендовала на периодической основе пересматривать эти цели с учетом достижений в научной и технической областях.

6.5 Цели, согласованные ГМАИК, не будут предусматривать наложения конкретных обязательств на отдельные государства. Возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей будет определяться различными обстоятельствами, располагаемыми возможностями и степенью, в которой развивающиеся и развитые государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере.

6.6 ГМАИК выразила поддержку предложению о разработке стандарта на CO₂ для новых типов воздушных судов.

6.7 ГМАИК согласовала корзину мер, из числа которых государства применительно к международному авиационному сектору могут выбирать те, которые учитывают соответствующие обстоятельства и возможности; этой корзиной предусматриваются меры, облегчающие получение помощи, в частности, развивающимися странами.

6.8 Тщательно обсуждался вопрос о влиянии рыночных мер на уменьшение воздействия международной авиации на климат, однако консенсус относительно применения этих мер достигнут не был.

6.9 ГМАИК рекомендовала Совету в ускоренном порядке обеспечить разработку основных принципов применения рыночных мер в международной авиации с учетом выводов совещания высокого уровня и Конференции COP-15 РККК ООН.

6.10 Признана необходимость в получении точных и полных данных об объемах воздушных перевозок и потреблении топлива и в этой связи в соответствии со статьей 67 Секретариату было рекомендовано продолжить эту деятельность, включая оказание развивающимся странам технической и финансовой помощи в этой области.

6.11 ГМАИК рекомендовала Совету поощрять государства разрабатывать планы действий, отражающие предлагаемый подход к уменьшению последствий воздействия международного авиационного сектора государств на климат и представлять эти планы в ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ГМАИК

В рамках ГМАИК данная программа действий принята на основе консенсуса

1. ГМАИК отмечает исключительную важность решения проблемы изменения климата и в этой связи признает необходимость поиска путей и средств ограничения или уменьшения воздействия на глобальный климат эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной гражданской авиации.
2. ГМАИК согласна с тем, что решения этой Группы не будут предвосхищать результатов переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.
3. ГМАИК признает принципы и положения относительно общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей и тот факт, что в рамках РКИК ООН и Киотского протокола инициативу берут на себя развитые страны.
4. ГМАИК признает, что развитие международной авиации должно осуществляться на основе принципов недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенных в Чикагской конвенции.
5. Несмотря на отсутствие консенсуса, по мнению ряда членов ГМАИК в программе действий не отражены обязательства, предусмотренные статьей 2.2 Киотского протокола.
6. Несмотря на достигнутое значительное повышение топливной эффективности в авиационном секторе и последствия текущего экономического спада, ГМАИК признает, что прогнозируемое увеличение объемов международного воздушного движения перевесит выгоды, обеспечиваемые прогнозируемым в настоящее время повышением топливной эффективности, в результате чего из года в год в среднем общий объем потребляемого топлива будет увеличиваться.
7. ГМАИК рекомендует стратегию действий для достижения глобальных желательных целей.
8. Согласованная ГМАИК краткосрочная цель до 2012 года заключается в повышении топливной эффективности эксплуатируемого парка воздушных судов, выполняющих международные полеты, в среднем на 2 % в год; этот показатель рассчитывается на основе объема потребленного топлива на выполненный коммерческий тонно-километр.
9. В рамках ГМАИК достигнута договоренность относительно целей в виде топливной эффективности на среднесрочную и долгосрочную перспективы. В частности, в среднесрочной перспективе до 2020 года Группа рекомендует повышение эффективности на 2 % в год. На долгосрочную перспективу ГМАИК рекомендует желательные глобальные темпы повышения топливной эффективности на 2 % в год в течение периода 2021–2050 годов.
10. Эти цели определены на основе прогнозов и ГМАИК рекомендует периодически пересматривать их с учетом достижений в области науки и техники. Для реализации этих целей потребуются значительные инвестиции в развитие технологий.

11. Помимо целей в области топливной эффективности Группа рассмотрела цели, которые могут свидетельствовать о стремлении к большему. В отношении среднесрочной перспективы основное внимание в рамках дискуссий было уделено обеспечению углеродно-нейтрального прироста к 2020 году. В отношении долгосрочной перспективы ГМАИК обсудила вопрос об уменьшении объема эмиссии углерода. Ни в одном случае консенсус достигнут не был, и ГМАИК рекомендует продолжить работу над определением среднесрочных и долгосрочных целей.
12. Несмотря на отсутствие консенсуса, ряд членов ГМАИК высказали мнение о необходимости и возможности обеспечения углеродно-нейтрального прироста в среднесрочной перспективе относительно базового 2005 года и существенного уменьшения объема эмиссии CO₂ глобальной международной авиации в долгосрочной перспективе.
13. В рамках рекомендованной стратегии цели не будут предусматривать наложения конкретных обязательств на отдельные государства. Возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей будет определяться различными обстоятельствами, располагаемыми возможностями и степенью, в которой развивающиеся и развитые страны оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере.
14. ГМАИК рекомендует Совету принять разработанную ГМАИК корзину мер, из числа которых государства могут делать свой выбор (<http://www.icao.int/>); эти меры охватывают технологию производства воздушных судов, использование усовершенствованной организации воздушного движения и инфраструктуры, выполнение более эффективных операций, экономические/рыночные меры и нормативные меры. Корзиной также предусматриваются меры, облегчающие получение помощи, в частности, развивающимися странами.
15. ГМАИК подготовила исходную таблицу, иллюстрирующую корзину мер, которую можно дополнительно доработать в рамках ИКАО. ГМАИК также рекомендует ИКАО продолжить разработку и, при необходимости, обновление инструктивного материала для государств, касающегося принятия этих мер, включая меры по оказанию помощи развивающимся государствам и обеспечению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей.
16. ГМАИК признает, что вопрос о применении рыночных мер в международном масштабе по-прежнему не согласован. ГМАИК рекомендует Совету ИКАО в ускоренном порядке обеспечить разработку основных принципов применения рыночных мер в международной авиации с учетом выводов совещания высокого уровня и результатов Конференции COP-15 РКИК ООН.
17. ГМАИК рекомендует Совету поощрять государства разрабатывать планы действий, отражающие использование предлагаемого подхода в конкретном государстве, и представлять эти планы в ИКАО.
18. ГМАИК рекомендует Совету, руководствуясь положениями статьи 67 Конвенции, поручить Секретариату разработать и внедрить механизм ежегодного получения от государств данных об объемах перевозок и потреблении топлива.
19. ГМАИК также рекомендует Совету обеспечить разработку принципов оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам в области представления данных.

20. ГМАИК также рекомендует Совету обеспечить разработку стандарта на CO₂ для новых типов воздушных судов.
 21. Информация о совокупном прогрессе, достигнутом государствами на глобальном уровне, должна представляться ИКАО Ассамблее раз в три года.
-

ДОБАВЛЕНИЕ В

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ GIACC/4

Этот документ не отражает согласованного мнения и на пленарном заседании ГМАИК он не принимался

Рассмотреть рекомендованные ниже меры в целях реализации программы действий, принятой ГМАИК на основе консенсуса.

1. Поручить САЕР скорректировать свои сроки представления информации и прогнозирования в области международной авиации и изменения климата таким образом, чтобы они по возможности соответствовали срокам, предусмотренным РКИК ООН.
2. Поручить САЕР продолжить в ускоренном порядке разработку нового показателя топливной эффективности, наилучшим образом отражающего фактические характеристики деятельности международной авиации с точки зрения эмиссии CO₂ и рассмотреть вопрос о разработке нового показателя интенсивности нетто-выбросов CO₂, который бы в полной мере учитывал достигнутое смягчение последствий в результате использования альтернативных видов топлива и рыночных мер по мере их внедрения.
3. Поручить САЕР разработать стандарт на CO₂ для новых типов воздушных судов.
4. Поручить САЕР определить средний стандартный вес для пассажиров (для перевозчиков на заданном маршруте) в целях расчета показателя топливной эффективности.
5. Поручить Договаривающимся государствам ежегодно в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции представлять в ИКАО в согласованном формате данные о потреблении топлива и объемах перевозок.
6. Поручить САЕР оказать помощь Секретариату ИКАО в разработке практических и согласованных на международном уровне методик расчета и представления данных о достигнутом Договаривающимися государствами прогрессе в области реализации глобальных желательных целей.
7. Поручить Секретариату ИКАО продолжить оказание технической помощи Договаривающимся государствам в сборе данных, осуществлении мониторинга и представлении отчетности и подготовить Совету рекомендацию относительно принципов оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам в деятельности по представлению отчетности.
8. Продолжить разработку корзины мер ГМАИК, из числа которых Договаривающиеся государства могут осуществлять свой выбор, включая меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также меры по обеспечению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологии и наращиванию возможностей. Поручить Секретариату ИКАО и САЕР рассмотреть вопрос об определении приоритетов в части, касающейся обновления циркуляра 303.

9. В ускоренном порядке обеспечить разработку основных принципов применения рыночных мер в международной авиации с учетом выводов совещания высокого уровня и результатов Конференции COP-15 РКИК ООН.
10. Обеспечить, чтобы в рамках процесса разработки основных принципов применения рыночных мер в международной авиации надлежащим образом были рассмотрены основные вопросы, касающиеся их реализации и, в частности, следует: а) в полной мере учитывать принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенные в Чикагской конвенции; б) в полной мере учитывать конкретные обстоятельства и различные возможности каждого Договаривающегося государства и региона; в) выбирать лишь наиболее эффективные и результативные меры; г) оказывать содействие обеспечению отрасли соответствия; д) согласовывать рыночные меры и исключить их дублирование; е) учитывать аспекты географического охвата.
11. Поручить САЕР представить доклад о вариантах более масштабных экологических целей на 2012, 2020 годы и сценарии в отношении 2050 года или в отношении других сроков, согласующихся с процессом РКИК ООН.
12. Поощрять Договаривающиеся государства разрабатывать и представлять в ИКАО планы действий по решению проблемы эмиссии их международного авиационного сектора, отражающие предлагаемый подход этих государств к достижению глобальных желательных целей. Обратиться с просьбой к Секретариату разработать варианты предоставления небольших исключений для Договаривающихся государств, уровень международной авиационной деятельности в которых незначителен.
13. Поручить Секретариату представлять раз в 3 года на трехлетней сессии Ассамблеи ИКАО информацию о результатах реализации программы действий для оценки прогресса в области достижения глобальных желательных целей и определения любых необходимых корректировок программы действий.
14. В ходе подготовки к Ассамблее ИКАО в 2010 году принять необходимые меры по организации будущей деятельности на основе положений доклада ГМАИК.