



ГРУППА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)

ТРЕТЬЕ СОВЕЩАНИЕ

(МОНРЕАЛЬ, 17–19 ФЕВРАЛЯ 2009 ГОДА)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИИ. ДЕНЬ 1

Пункт 1 повестки дня. Административные вопросы

Открытие совещания

1. Открывая совещание, Президент Совета поприветствовал членов ГМАИК (и их советников) на третьем совещании ГМАИК, в частности г-на О. Демидова (Российская Федерация), заменившего г-на Е. Бачурина, капитана М.А. Джамджума (Саудовская Аравия), заменившего доктора М.Р. Беренджи, и г-на П. Гриффитса (Соединенное Королевство, заменившего г-на Р. Крона (Швейцария), которые впервые участвовали в работе совещания. Была принята к сведению информация о том, что доктор Х.О. Демюрен (Нигерия) не смог принять участия по причине незапланированных срочных официальных дел.

2. Прежде всего, Президент поблагодарил членов Группы за их вклад в деятельность ГМАИК и прогресс, достигнутый с момента проведения последнего совещания. Он отметил, что до настоящего времени Группа акцентировала свою деятельность на сборе и анализе информации по конкретным аспектам изменения климата, однако с сегодняшнего дня она переключит свое внимание на фактическую выработку программы действий в области международной авиации и изменения климата.

3. Затем Президент кратко остановился на ряде ключевых элементов добавления К (*Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата*) резолюции А36-22 Ассамблеи (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*), в соответствии с которой была создана ГМАИК и определен ее мандат, и высказал по ним замечания. Он подчеркнул, что прежде всего всеми признаются принципы недискриминации и равных возможностей, закрепленные в Чикагской конвенции. Они являются *необходимым условием* существования и деятельности ИКАО в качестве глобального органа, определяющего стандарты для ее 190 государств-членов. Иначе глобальная авиатранспортная система функционировать не может. В то же время, в добавлении признаются принципы и положения относительно общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и соответствующих возможностей *Конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата* (РКИК ООН) и в Киотском протоколе. В свою очередь программа действий ГМАИК должна также признавать и учитывать эти принципы. По мнению Президента, следует помнить о том, что Группа занимается международной авиационной эмиссией, которую в отличие от внутренней эмиссии практически невозможно в географическом плане распределить по государствам. В этой связи контекст является совершенно иным. Группа должна учитывать тот факт, что подлежащие определению ГМАИК желательные цели предназначены для отрасли воздушного транспорта в целом. Они должны достигаться коллективно без принятия конкретных

национальных или региональных обязательств и в конечном итоге способствовать повышению эффективности деятельности авиакомпаний и отрасли в целом.

4. Согласно резолюции А36-22 Ассамблеи системы торговли квотами на эмиссию независимо от того, являются ли они глобальными или региональными, должны внедряться на основе взаимных договоренностей. Это означает, что имеющиеся в распоряжении государств стратегии и меры должны быть добровольными. Наконец, в резолюции А36-22 Ассамблеи особое внимание уделяется развивающимся странам и оказанию им помощи, если в этом возникает необходимость.

5. Президент выразил уверенность в том, что в соответствии с положениями резолюции А36-22 Ассамблеи ГМАИК сможет прийти к договоренности, основанной на консенсусе и отражающей совместное видение и решительную волю всех Договаривающихся государств.

6. В этом контексте Президент имел честь принимать участие в работе Конференции министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику, которая проводилась правительством Японии в январе 2009 года. Основным результатом Конференции стало принятие Декларации министров о влиянии транспорта на глобальную экологию и энергетику. Президент с большим удовлетворением отметил, что в Декларации решительно поддерживается ведущая роль ИКАО как компетентного органа Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах авиации. Министры также настоятельно рекомендовали ИКАО по-прежнему возглавлять деятельность по разработке глобальных эффективных мер, направленных на решение проблемы эмиссии парниковых газов (ПГ), образующихся в результате деятельности международной авиации. Фактически в Декларации отражены положения резолюции А36-22 Ассамблеи, в которой Ассамблея "... просит Совет: обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ". [См. пункт 1 а) постановляющей части добавления J (*Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями*)].

7. По мнению Президента в равной степени является важным то, что участие в Конференции приняли 21 государство, которые представляют ряд самых крупных авиационных рынков в мире. Представители многих из этих государств участвуют в деятельности ГМАИК и все эти государства являются Сторонами РКИК ООН. Ожидается, что на 15-й Конференции Сторон РКИК ООН (COP15) в Копенгагене в декабре 2009 года они представят позицию, отражающую положения Токийской декларации.

8. Президент отметил, что ГМАИК, сохраняя акцент в своей деятельности на вопросах политики, организовала настоящее совещание таким образом, чтобы в рамках утреннего заседания ознакомить участников с последними событиями. После этого повестка дня будет полностью посвящена вопросам политики. Следует отметить, что под руководством действующего председателя г-жи М. Мпофу и при содействии трех рабочих групп, возглавляемых компетентными председателями, эти вопросы были хорошо определены и проработаны. Президент проинформировал о том, что проведенное накануне (16 февраля 2009 года) координационное совещание способствовало более глубокому пониманию вопросов и мнений, высказанных участниками. Он воспользовался предоставленной возможностью, чтобы поблагодарить г-жу Мпофу за ее сотрудничество и руководящую роль с момента начала совещания ГМАИК/2.

9. Подчеркнув высокую готовность ГМАИК к дискуссиям в последующие три дня, Президент отметил, что в распоряжение Группы предоставлены ресурсы Секретариата и залы заседаний ИКАО и что она может рассчитывать на его полную поддержку и помощь. Приняты все необходимые меры к тому, чтобы совещание прошло очень успешно. Текст вступительного слова Президента размещен на защищенном веб-сайте ГМАИК и публичном веб-сайте ИКАО.

10. Затем действующий председатель г-жа Мпофу поблагодарила председателей рабочих групп и всех участников ГМАИК за их весомый вклад в деятельность на протяжении последних нескольких месяцев, что позволило подготовить ряд рабочих документов, которые будут представлены на рассмотрение Группе. Будучи председателем второго совещания, она, основываясь на личном опыте, отметила, что в промежуточный период между совещаниями Группы деятельности ГМАИК оказывалось большое содействие. Под компетентным руководством председателей рабочих групп достигнуты большие успехи. Она вновь подчеркнула, что третье совещание ГМАИК знаменует собой радикальный переход от сбора данных и информации к применению последних для решения стоящих перед Группой задач в области политики.

Выборы председателя и заместителя председателя ГМАИК/3

11. По предложению действующего председателя г-жи М. Мпофу (Южная Африка) Группа избрала г-на Дж. Доэрти (Австралия) председателем, а г-на Ж. Лопеса Мейера (Мексика) – заместителем председателя третьего совещания.

12. Во вступительном слове новый председатель подчеркнул, что в своей деятельности Группа переходит от важного этапа сбора данных и информации к выработке согласованной стратегии и аргументированной программы действий. Высоко оценив вклад г-жи М. Мпофу на посту председателя второго совещания, он отметил, что под ее руководством достигнут значительный прогресс на совещании ГМАИК/2 и что благодаря ее усилиям в промежуточный период эта деятельность получила новый импульс, что способствовало координации и улучшению работы рабочих групп. Подчеркнув тот факт, что проведенное накануне координационное совещание позволило сконцентрировать внимание на рассматриваемых ГМАИК наиболее трудных и важных вопросах, председатель отметил роль г-жи М. Мпофу в проведении дискуссии и ее ценные указания относительно направления деятельности. Он также отметил, что в ближайшее время будет распространен проект краткого изложения дискуссии на координационном совещании.

13. Затем, поблагодарив Президента Совета за оказываемую им помощь процессу ГМАИК и его рекомендации, председатель подчеркнул, что на недавней Конференции министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику, проходившей в Токио, Президент проявил себя активным сторонником процесса ГМАИК и ведущей роли ИКАО в международном масштабе в деле решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации.

Рассмотрение порядка работы

14. ГМАИК предприняла действия, предложенные в п. 8.1 документа WP/1, и: утвердила цели третьего совещания, изложенные в п. 2, приняла к сведению повестку дня совещания, изложенную в добавлении А, приняла к сведению представленный в добавлении В круг полномочий Группы, утвержденный Советом и ранее принятый Группой, утвердила предложенную программу работы совещания, приводимую в добавлении С, и приняла к сведению методы работы Группы и часы работы совещания, указанные в пп. 6 и 7 этого документа.

Председатель отметил, что для подготовки замечаний будет предоставляться краткая информация по основным вопросам, обсуждавшимся в течение каждого дня дискуссии. Он удовлетворил просьбу г-на Занбина Вана (Китай) о том, чтобы его советник г-н Гуошан Сан смог непосредственно участвовать в обсуждении Группой конкретного текста докладов рабочих групп и любых других проектов документов ГМАИК.

Утверждение кратких изложений дискуссии совещания ГМАИК/2

15. ГМАИК рассмотрела и утвердила краткие изложения дискуссии второго совещания, изложенные в документах GIACC/2-SD/1,SD/2 и SD/3, условившись при этом о том, что г-н М.В. Пинта Гама (Бразилия) не позднее 26 февраля 2009 года представит по ним свои замечания в Секретариат для принятия соответствующих действий.

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение осуществляемой в рамках ИКАО и на международном уровне деятельности в области авиационной эмиссии

Презентация на Конференции министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику (МЕЕТ) (Токио, 15–16 января 2009 года)

16. Затем г-н Такигучи (Япония) проинформировал о Конференции министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику (МЕЕТ), проводившуюся Министерством земель, инфраструктуры, транспорта и туризма (MLIT) Японии 15–16 января 2009 года. Принятый Конференцией текст Декларации министров, содержится в документе IP/3, представленном Японией.

17. Г-н Такигучи отметил, что в работе Конференции министров приняли участие представители 21 государства, включая девять государств – членов ГМАИК (Австралия, Германия, Индия, Канада, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция и Япония) и девять международных организаций, в том числе ИКАО, Секретариат Рамочной Конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Европейская комиссия (ЕС). В ходе дискуссии основное внимание было уделено мерам в отношении ПГ и образуемых в результате деятельности транспорта выбросов, загрязняющих атмосферу.

18. Конференция министров проводилась в рамках трех сессий. Вопросы международной авиации рассматривались на второй сессии. В своем выступлении на открытии упомянутой сессии Президент Совета ИКАО подчеркнул, что по определению эмиссия международной авиации является глобальной и национальными границами не ограничивается. Он отметил, что согласно статье 2.2 Киотского протокола эмиссию международной авиации следует рассматривать, действуя через ИКАО. Кроме того, особое внимание Президент обратил на то, что авиационная отрасль добилась значительных успехов в деле постоянного повышения эффективности своих операций и уменьшения воздействия воздушного транспорта на окружающую среду и, в частности, на климат. Он также подчеркнул, что в резолюции A36-22 36-я сессия Ассамблеи ИКАО призвала ИКАО усилить свою ведущую роль в отношении эмиссии международной авиации и создать ГМАИК с целью разработки и своевременного представления ИКАО энергичной программы действий для рассмотрения участниками 15-й Конференции Сторон РКИК ООН (COP15), которая будет проходить в Копенгагене в декабре 2009 года. Президент Совета ИКАО подчеркнул важность продолжения эффективного сотрудничества ИКАО с РКИК ООН и тот факт, что ИКАО занимает очень активную позицию в деле разработки мер и программ с целью увеличить свой вклад в решение проблемы изменения климата; в рамках этой деятельности разработан соответствующий инструктивный материал, вычислитель объема

выбросов углерода ИКАО, проведены практикумы, посвященные авиации и альтернативным видам топлива (Монреаль, 10–12 февраля 2009 года) и авиации и углеродным рынкам (Монреаль, 18–19 июня 2008 года) и т.д.

19. Г-н Такигучи напомнил о том, что после основного выступления ряду делегатов было предложено высказать свое мнение относительно решения проблемы изменения климата. Участники признали ведущую роль ИКАО в качестве компетентного в авиационных вопросах органа ООН. Результаты этой дискуссии отражены в принятой Конференцией (IP/3) Декларации министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику. Г-н Такигучи обратил внимание на пункт 4 Декларации, в котором министры приняли на себя обязательства работать эффективно и совместно с международными организациями и отдельными странами и одобрили деятельность, осуществляемую в настоящее время международными организациями, включая ИКАО. Он подчеркнул, что в пункте 7 министры признали ведущую роль ИКАО в качестве компетентного в авиационных вопросах органа ООН и настоятельно рекомендовали Организации по-прежнему возглавлять деятельность по выработке эффективных в глобальном масштабе мер по решению проблемы эмиссии ПГ, образующихся в результате деятельности международной авиации. В пункте 10 министры вновь подтвердили важность скорейшего обсуждения ИКАО вопросов, касающихся ограничения или сокращения объема эмиссии ПГ международной авиации в целях реализации определенной министрами долгосрочной перспективы создания транспортных систем с незначительным объемом выбросов углерода и загрязняющих веществ. В этом пункте они также выразили поддержку разработке ИКАО, предпочтительно до конца 2009 года, принципов реализации на основе всеобъемлющего подхода, включая деятельность в области технологии и стандартов и соответствующих эксплуатационных и рыночных мер по уменьшению объема эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности международной авиации, в соответствии с постановлением 36-й сессии Ассамблеи ИКАО; деятельности ИКАО по определению возможных глобальных желательных целей, включая цели в виде топливной эффективности, а также деятельности по уменьшению объема выбросов ПГ. В пункте 11 министры одобрили рассмотрение ИКАО вопроса о возможности разработки и потенциальных выгодах более жестких стандартов, в частности, на эмиссию NO_x авиационных двигателей, и настоятельно рекомендовали ИКАО продолжить разработку стандартов на сертификацию по другим видам эмиссии, которые усиливают негативное воздействие авиации на окружающую среду.

20. В заключение г-н Такигучи подтвердил, что Конференция министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику и принятая на ней Декларация министров будут способствовать проявлению государствами политической воли для продвижения вперед и оказывать содействие деятельности ИКАО в этой области, как это было подчеркнуто Президентом Совета ИКАО в его основном выступлении. Он отметил, что в декабре 2009 года в Риме, Италия, будет проведена вторая Конференция министров по этому вопросу.

21. Группа приняла к сведению приведенную информацию, а также документ IP/3. Председатель выразил признательность правительству Японии за проведение Конференции министров и участие в дальнейшем обсуждении этого важного вопроса.

Презентация Группы действий по воздушному транспорту (АТАГ), посвященная отраслевым целям и мерам по решению проблемы авиационной эмиссии CO₂ [от имени Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)]

22. Г-н П. Стил, исполнительный директор АТАГ, отметил, что его брифинг инициирован высказанной Рабочими группами 1 и 2 ГМАИК просьбой относительно подготовки сводного перечня желательных целей для авиационной отрасли с точки зрения снижения объема авиационной эмиссии CO₂. Рассматривая основные результаты этой деятельности, он подчеркнул, что относительно 2005 года эффективный потенциал снижения объема выбросов CO₂ составляет 15 % к 2012 году, 32 % к 2020 году и не менее 50 % к 2050 году. Г-н Стил кратко осветил потенциальные меры по снижению объема эмиссии CO₂ в пяти областях (разработка и внедрение технологий, использование усовершенствованной организации воздушного движения (ОрВД) и инфраструктуры, более эффективные операции, экономические/рыночные меры и нормативные меры). Подробно остановившись на использовании менее насыщенных углеродом авиационных видов топлива, изготавливаемых из ятрофы, семян рыжика, галофитов и водорослей, он подчеркнул, что использование таких рациональных альтернативных видов топлива является исключительно важным элементом уменьшения объема авиационной эмиссии углерода. Говоря о проведенном ИКАО практикуме по вопросам авиации и альтернативных видов топлива (Монреаль, 10–12 февраля 2009 года), г-н Стил отметил его обнадеживающий характер и подчеркнул, что теперь необходимо на практике реализовать технические возможности изготовления альтернативных видов топлива и перейти к их коммерческому производству. В заключение он подчеркнул, что авиационная отрасль решительно поддерживает процесс ГМАИК, который, по ее оценкам, является важным элементом продвижения вперед и решения острой проблемы снижения объема авиационной эмиссии CO₂ и изменения климата. Выступление г-н Стила размещено на защищенном веб-сайте ГМАИК и на публичном веб-сайте ИКАО.

23. Отвечая на вопрос об использовании в авиации биологических видов топлива, г-н Стил отметил, что на протяжении последних двенадцати месяцев проводились испытания различных смесей реактивного и биологического топлива. Он напомнил о том, что в ходе недавно выполненного авиакомпанией "Continental Airlines" испытательного полета использовалась смесь биотоплива (50-50), состоявшая из 50 % реактивного топлива и 50 % смеси топлива, изготовленного из водорослей и ятрофы. В зависимости от разработки и наличия биотоплива в различных частях мира, авиационная отрасль изучает возможность добавки биотоплива к реактивному топливу, с тем чтобы со временем можно было увеличить количество биотоплива, добавляемого в систему. На замечание относительно нейтрального прироста выбросов углерода г-н Стил ответил, что в его выступлении не говорилось о том, что АТАГ приняла 2050 год в качестве срока, к которому будет обеспечен углеродно-нейтральный прирост, напротив, рассматривая вопрос о возможности использования биотоплива, если в качестве контрольного срока обеспечения углеродно-нейтрального прироста будет установлен 2020 год, он отметил, что для этого потребуется определенный объем биотоплива и что после 2050 года использование биологических видов топлива может привести к существенному уменьшению объема эмиссии по сравнению с ее объемом в настоящее время. Для того, чтобы превратить это в реальность, необходимо активное сотрудничество всех заинтересованных сторон. Было отмечено, что в Саудовской Аравии, являющейся развивающимся государством, поощряется использование биологических видов топлива в авиации. Поскольку сельскохозяйственные культуры, из которых изготавливается биотопливо, можно выращивать в пустыне и поливать морской водой, то с точки зрения земли или пресной воды они не составляют конкуренции пищевым культурам. В этом

контексте, г-н Стил отметил, что ятрофа, рыжики, галофиты, водоросли и другие культуры, из которых изготавливается биотопливо, могут выращиваться с использованием сточных вод или морской воды и что некоторые из них можно использовать в качестве чередующихся культур.

24. Отвечая на другие вопросы, г-н Стил пояснил, что в рамках проведенного АТАГ анализа потенциальных возможностей повышения эффективности с точки зрения выбросов CO₂ за основу был принят 2005 год, с тем чтобы он соответствовал временным рамкам 2004–2006 гг., предусмотренным системой торговли квотами на эмиссию (СТКЭ) Европейского Союза (ЕС). Он также отметил, что оценка проводилась лишь в отношении CO₂ и эквиваленты не рассматривались. Отвечая на еще один затронутый вопрос, г-н Стил отметил, что при необходимости он может представить ГМАИК разбивку по регионам предполагаемого глобального 12 %-го уменьшения объема эмиссии CO₂ в результате совершенствования организации воздушного пространства и модернизации ОрВД.

25. В отношении недавно внесенного Мальдивами в рамках процесса РКИК ООН от имени группы пятидесяти наименее развитых государств (LDC) предложения о включении в стоимость всех авиабилетов из всех стран фиксированного сбора для финансирования деятельности по адаптации, г-н Стил отметил, что с точки зрения авиационной отрасли имеются потенциальные возможности введения бесчисленного множества различных сборов, налогов и пошлин, каждый из которых якобы обусловлен нуждами окружающей среды. Авиационная отрасль готова оплачивать свою справедливую долю, обусловленную выбросами CO₂, и признает наличие проблем, которые необходимо решать в развивающихся странах. Однако, если любой из таких сборов не реинвестируется в дальнейшую реализацию инициатив, о которых он говорил в своем выступлении, это будет еще одним примером изъятия у авиационной отрасли крайне необходимой наличности и капитала, которые следует реинвестировать в целях обеспечения реального уменьшения объема эмиссии CO₂. Вновь подчеркнув необходимость выработки глобального решения этой всемирной проблемы, г-н Стил подчеркнул, что многоуровневого налогообложения следует избегать. Отметив положение авиационной отрасли в условиях текущего экономического спада, он подчеркнул, что финансовая политика должна ориентироваться на оказание помощи авиационной отрасли в ее деятельности по уменьшению объема выбросов CO₂.

26. Председатель поблагодарил г-на Стила за его содержательное выступление и за внесенный АТАГ эффективный вклад авиационной отрасли в деятельность Рабочих групп 1 и 2.

Презентация Международной коалиции за устойчивую авиацию (ИКСА)

27. От имени ИКСА г-н Т. Джонсон [директор Авиационной экологической федерации (AEF)], д-р Д. Ратерфорд [штатный научный сотрудник Международного совета по чистому транспорту (ИККЭ)] и г-н Б. Хеммингс [советник по вопросам политики в области авиации Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (Т&Е)] кратко проинформировали о точке зрения неправительственных организаций в отношении авиации и изменения климата. В своем докладе г-н Джонсон подчеркнул, что к моменту проведения 15-й Конференции Сторон РКИК ООН (COP15) в Копенгагене в декабре 2009 года ИКАО необходимо поставить абсолютную цель в области уменьшения эмиссии на краткосрочную – среднесрочную перспективы и определить базу отсчета. Он предупредил о том, что отсутствие эффективной стратегии приведет к принятию мер другими органами и/или государствами/регионами по ограничению или уменьшению эмиссии ПГ международной авиации. Доктор Ратерфорд, принимавший участие в деятельности Рабочей группы 3 (РГ3) Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), отметил отсутствие определенности относительно того, какие желательные целевые показатели эффективности для национальных парков воздушных судов приведут к

уменьшению эмиссии ПГ. Подчеркнув тот факт, что ИКАО следует рекомендовать показатели эффективности и стандарт на эмиссию ПГ для новых воздушных судов, он напомнил о том, что Федеральное авиационное управление (ФАУ) Соединенных Штатов Америки обратилось к РГЗ САЕР в ноябре 2008 года с просьбой разработать техническую основу для стандарта на авиационную эмиссию CO₂. Обратив внимание на то, что налаженное производство альтернативных видов топлива может сыграть свою роль во всеобъемлющей долгосрочной стратегии контроля эмиссии ПГ, д-р Ратерфорд подчеркнул, что любые установленные ИКАО целевые показатели должны основываться на снижении объема эмиссии в течение жизненного цикла, а не на объемных требованиях. Отметив тот факт, что несмотря на требование авиационной отрасли о создании глобальной системы торговли квотами на эмиссию (СТКЭ) ИКАО не воспользовалась возможностью проработать этот вопрос в 2004 году, г-н Хеммингс подтвердил, что глобальная СТКЭ обеспечит возможность получения авиацией многих преимуществ. Подчеркнув необходимость определения ИКАО любых предварительных условий введения такой глобальной СТКЭ в целях ее серьезного рассмотрения в будущем, он отметил, что ГМАИК может сыграть определенную роль в рассмотрении этих вопросов. Текст презентации ИКСА размещен на защищенном веб-сайте ГМАИК и на публичном веб-сайте ИКАО.

28. Выразив признательность ИКСА за конструктивную работу в рамках САЕР, председатель отметил, что неправительственные организации со всей определенностью призывают ИКАО предпринять соответствующие действия.

Рассмотрение событий, происшедших после совещания ГМАИК/2

29. Затем начальник Сектора экологии (С/ENV), выполняющая обязанности секретаря Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), представила документ WP/5 о последних событиях в других органах Организации Объединенных Наций (ООН), включая информацию о результатах проводившихся под эгидой РКИК ООН Аккрских переговоров по вопросу об изменении климата (21–27 августа 2008 года) и Познаньской конференции по изменению климата (1–13 декабря 2008 года), 58-й сессии Комитета Международной морской организации (ИМО) по защите морской среды (MEPC58) (6–10 октября 2008 года) и деятельности Группы по рациональному природопользованию (EMG) Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП). Она представила информацию об основных этапах деятельности в области изменения климата и провела параллель между деятельностью ИМО и ИКАО в ходе подготовки к Конференции (COP15) РКИК ООН. С/ENV кратко проинформировала о графике деятельности, осуществляемой ИКАО, ИМО и в рамках процесса РКИК ООН, а также об основных проблемах, стоящих перед ИКАО, и имеющихся возможностях.

30. Затем С/ENV представила документ WP/6, с обновленной информацией о соответствующей деятельности САЕР, включая информацию о деятельности по установлению технических и эксплуатационных экологических целей, связанных с сокращением объема сжигаемого топлива, и деятельности, связанной с оценкой будущих тенденций в области эмиссии CO₂, а также общую информацию о ходе работы над инструктивным материалом по эксплуатационным мерам снижения потребления топлива и исследованиях, посвященных рыночным мерам. Кроме того, С/ENV конкретизировала аналогичные аспекты основных положений политики в области авиационного шума и авиационной эмиссии парниковых газов (ПГ), которые кратко изложены в информационном документе IP/1. Она также проинформировала о результатах проведенного в ИКАО 10–12 февраля 2009 года практикума по теме "Авиация и альтернативные виды топлива". Текст выступления С/ENV размещен на защищенном веб-сайте ГМАИК и на публичном веб-сайте ИКАО.

31. Рассмотрев добавление В к документу WP/5, участники совещания приняли к сведению информацию о том, что на сессии МЕРС58 ИМО обсуждались технические меры по сокращению эмиссии CO₂, образуемой при выполнении морских перевозок, и вопрос о применимости принципа общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) к международному морскому транспорту; однако консенсуса по этому вопросу достигнуто не было. Один член Группы отметил, что в декабре 2009 года на совещании COP15 РКИК ООН в Копенгагене ИМО представит пакет возможных мер, которые будут внедряться на добровольной основе, в целях проверки их эффективности. В 2010 году ИМО будет обсуждать вопрос о применении предложенных мер на основе решений, принятых на этом совещании. ГМАИК было предложено изучить стратегию приоритизации вопросов для обсуждения с целью определения возможности использования аналогичного подхода. Было также внесено предложение о том, чтобы председатель ГМАИК установил связь с председателем МЕРС58 для обмена информацией и мнениями относительно реализуемых этими органами процессов и определения того, каким образом ИКАО и ИМО могут координировать свою деятельность и внести совместный вклад в подготовку к COP/15 РКИК ООН.

Последующее обсуждение вопросов, затронутых в презентациях АТАГ, ИКСА и начальником Сектора экологии (С/ENV)

32. Председатель предложил высказать мнения относительно предложения о расширении сотрудничества с ИМО, а также по любым другим вопросам, затронутым в презентациях АТАГ, ИКСА и С/ENV.

33. Один член Группы отметила, что по имеющейся у нее информации ИМО иначе, чем ИКАО, подходит к рассмотрению проблемы эмиссии ПГ, поскольку она занимается разработкой одного стандарта и в этой связи государства – члены этой организации могут применять лишь одну меру. С другой стороны, ГМАИК разрабатывает "корзину" мер, из числа которых государства, в зависимости от своих возможностей, могут делать выбор. В этой связи представляется, что процесс ИКАО немного опережает процесс ИМО. Если ГМАИК интересно узнать о разработке стандарта ИМО с целью возможной разработки стандарта ИКАО на авиационную эмиссию CO₂ для применения лишь в качестве одной из нескольких мер, то ей хотелось бы получить больший объем информации о последнем. Этот член Группы негативно отнеслась к идее ограничить деятельность ГМАИК рассмотрением только одной конкретной меры.

34. Другой член Группы отметила, что в презентациях подчеркивается необходимость разработки ГМАИК своей собственной "дорожной карты" для подготовки к COP/15 и программы действий, которые позволят сохранить авторитет ИКАО в деле рассмотрения авиационной эмиссии. Она отметила, что в презентации, сделанной на Конференции министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику (Токио, 15–16 января 2009 года), отражены некоторые важные события, происшедшие на уровне министров участвовавших государств. Отметив, что в презентации, сделанной АТАГ, содержится информация о возможностях авиационной отрасли по сокращению объема авиационной эмиссии, эта член Группы подчеркнула, что ИКАО следует уделить особое внимание анализу пробелов в целях определения нерешенных вопросов и мер, которые необходимо предпринять. По ее мнению, презентация ИКСА является еще более актуальной, поскольку в ней затрагивается стратегический вопрос о том, какую информацию ИКАО должна представить на COP/15, чтобы убедительно подтвердить актуальность предлагаемых мер в качестве глобального решения проблемы авиационной эмиссии. Эта член Группы отметила информативный характер презентации, сделанной С/ENV, поскольку в ней содержится общая информация о событиях, происходящих в рамках других форумов. Основываясь на упомянутых презентациях, она высказала мнение о

необходимости плана действий ИКАО по подготовке к COP/15. Важным элементом является взаимодействие с различными организациями. Для определения правильных целей ИКАО должна акцентировать свое внимание на внешнем взаимодействии.

35. Отметив тот факт, что представитель ее государства выполняет функции заместителя председателя в ИМО и что сама она всегда, когда ей предоставляется возможность, участвует в работе совещаний ИМО, этот член Группы согласилась, что стратегия ИМО является принципиально иной. Обсуждение проблем эмиссии проводится в рамках МЕРС, который, по существу, является эквивалентом САЕР. Для рассмотрения этой проблемы ИМО не создавала какого-либо специального органа, группы или дополнительной организационной структуры, такой как ГМАИК. В частности, деятельность МЕРС в значительной степени аналогична деятельности, которую осуществлял САЕР до создания ГМАИК. В основном в его рамках рассматривались меры технического характера, а не вопросы политики. С другой стороны, ИКАО приняла политический подход и намеренно создала ГМАИК для того, чтобы перейти к обсуждению проблемы эмиссии на более высоком стратегическом уровне в целях оказания содействия в подготовке предложения для Конференции COP/15. В этом смысле ИМО отстает от ИКАО. Взаимодействие с ИМО является важным фактором, однако она предупредила, что надеяться на принятие ИМО на себя ведущей роли не следует. По ее оценке такой ведущей роли просто не существует и ИМО несколько отстает от ИКАО в рассмотрении проблемы эмиссии. Тесное взаимодействие между ИКАО и ИМО является важным фактором, однако тот факт, что эти две организации приняли различные подходы, означает, что конкретные вопросы они рассматривают по-разному. Они акцентируют свою деятельность на рассмотрении различных вопросов. Этот член Группы подчеркнула, что помимо сотрудничества с ИМО ИКАО в целях подготовки, по крайней мере, к проведению совещания высокого уровня, на котором будет представлена программа действий ГМАИК, следует рассмотреть вопрос о сотрудничестве с другими внешними организациями. Такое сотрудничество максимально увеличит потенциальные выгоды для ИКАО.

36. В свете презентации, сделанной С/ENV, другой член Группы подчеркнула, что САЕР следует настоятельно рекомендовать подготовить к совещанию ГМАИК/4 или ранее информацию о промежуточных результатах, связанных с его деятельностью в областях прогнозирования, реализации раунда 2, рассмотрения рыночных мер и обновления циркуляра 303 (*Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии*). Эта информация поможет составить справку о том, каким образом различные меры могут способствовать достижению общих желательных целей. Этот член Группы также поддержала предложение об интерполяции данных, на которые ссылалась С/ENV, с целью приведения предусмотренных САЕР сроков в соответствие со сроками ГМАИК, которые на данный момент в большей степени отражают видение РКИК ООН, а именно 2012, 2020 и 2050 гг. САЕР следует также поручить представить любые оценки в отношении 2050 года, даже если они не проработаны в такой же степени. Было бы также полезным получить от САЕР основанную на имеющихся у него данных и прогнозах информацию о возможных сроках обеспечения углеродной нейтральности. Напомнив о том, что в ходе презентации, сделанной ИКСА, подчеркивалась важность стандарта на эмиссию CO₂ для воздушных судов и что независимо от наличия такого стандарта этот вопрос привлекает внимание общественности, она поинтересовалась, рассматривал ли САЕР вопрос об определении такого стандарта и насколько длительным и сложным может быть процесс его подготовки в увязке со стандартом на эмиссию NO_x и с учетом других соображений. В связи с замечанием о необходимости подготовки для РКИК ООН наиболее эффективной, насколько это возможно, презентации программы действий, эта член Группы задала вопрос о наличии каких-либо рекомендаций, которые ГМАИК могла бы коллективно одобрить для ИКАО и государств-членов Организации.

37. Отметив тот факт, что каждый член ГМАИК имеет свое мнение относительно процесса ИМО, отражающее результаты участия его государства в этом процессе, другой член Группы подчеркнул, что при определении процесса ИКАО для ГМАИК не следует дожидаться от ИМО разъяснений относительно ее процесса.

38. Отвечая на вопросы, затронутые в ходе дискуссии, С/ENV согласилась с тем, что с точки зрения масштабов обсуждения и полученных результатов ИКАО значительно опередила ИМО. Например, в ИКАО уже давно имеются стандарты на эмиссию NO_x и инструктивный материал о торговле квотами на эмиссию, в то время как ИМО лишь изучает эти вопросы. Напомнив о том, что согласно статье 2.2 Киотского протокола решением проблемы эмиссии ПГ, образующейся в результате воздушных и морских перевозок, должны совместно заниматься ИКАО и ИМО, она подчеркнула, что наличие общей стратегии взаимодействия с РКИК ООН обеспечит получение существенных выгод. Такая стратегия позволит не только определить порядок действий в рамках этого форума, но и выработать общую позицию относительно действующего правового текста Киотского протокола и любого обсуждаемого в настоящее время текста на период после 2012 года.

39. Подчеркнув тот факт, что сотрудничество между ИКАО и ИМО уже осуществляется, С/ENV отметила, что старший руководящий состав каждой организации принимает участие в работе совещаний другой организации и что высокопоставленные должностные лица каждой организации поддерживают между собой контакты. Отметив, что такое сотрудничество также осуществляется с Секретариатом РКИК ООН, она подчеркнула, что такой подход позволяет осознать и взаимно увязать все три процесса.

40. С/ENV подтвердила, что в рамках своих соответствующих групп САЕР сможет провести упомянутую интерполяцию данных применительно к 2012, 2020, 2025 и 2050 гг. Однако, прежде чем обратиться к САЕР с просьбой высказать свое мнение относительно возможных сроков обеспечения углеродной нейтральности, ГМАИК необходимо определить ее суть. В отношении стандарта на эмиссию CO₂ авиационных двигателей С/ENV напомнила о том, что на пятом совещании САЕР (САЕР/5) (8–17 января 2001 года) был сделан вывод о том, что разработка более эффективных авиационных двигателей стимулируется экономическими факторами потребления топлива в авиации, поскольку затраты на топливо составляет большую часть эксплуатационных расходов авиакомпаний, поэтому на тот момент необходимости в таком стандарте не было. Недавно этот вопрос был вновь поставлен перед САЕР; он будет рассматриваться Рабочей группой 3 на ее следующем совещании, которая представит доклад о результатах его рассмотрения Руководящей группе САЕР.

41. Напомнив о том, что стандарт на эмиссию CO₂ авиационных двигателей включен в перечень потенциальных мер снижения авиационной эмиссии, изложенных в докладе Рабочей группы 2, председатель предложил С/ENV представить доклад на совещании ГМАИК/4 о результатах рассмотрения этого вопроса САЕР.

Пункт 3 повестки дня. Планирование действий и элементы политики, подлежащие разработке Группой.

Первоначальное рассмотрение подготовленного председателем краткого изложения дискуссии на координационном совещании, проходившем 16 февраля 2009 года.

42. Затем Группа первоначально рассмотрела подготовленный председателем проект краткого изложения дискуссии на координационном совещании, которое проходило накануне под девизом *"Желательные цели: направление дальнейших действий в рамках процесса ГМАИК"*.

43. Один член Группы повторил высказанное им в ходе координационного совещания опасение относительно того, что в первом пункте проекта краткого изложения дискуссии глобальные совместные желательные цели ограничиваются целями в виде топливной эффективности. Он пояснил причины, в силу которых, по его мнению, это является совершенно недостаточным и в этой связи он остался при своем мнении. Этот член Группы отметил, что одним из предложенных в ходе координационного совещания возможных решений предусматривается заключение фразы "в виде топливной эффективности" в скобки при условии повторного рассмотрения этого текста на более позднем этапе в ходе совещания ГМАИК/3. Однако он не является сторонником этого предложения. Альтернативным вариантом могло бы стать приведение это текста в соответствие с формулировкой в пункте 10(2) Декларации министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику, принятой Конференцией МЕЕТ 16 января 2009 года ("Поддержать усилия ИКАО по определению возможных глобальных желательных целей, включая цели в виде топливной эффективности,..."), которая, по сравнению с текстом проекта краткого изложения дискуссии, является более широкой. Напомнив о том, что министры многих стран – членов ГМАИК, включая министра его государства, подписали Декларацию, он подчеркнул, что ему не хотелось бы отклоняться от принятого его правительством обязательства по решению проблемы изменения климата. Предложив Группе рассмотреть формулировку, принятую в Декларации министров, в целях поиска решения этот член Группы подчеркнул, что формулировка существующего текста первого пункта проекта краткого изложения дискуссии его не устраивает.

44. Председатель отметил, что проект краткого изложения дискуссии отражает консенсус, достигнутый в ходе координационного совещания. Насколько он помнит, общая договоренность о том, что ГМАИК следует рекомендовать глобальные желательные цели, выходящие за рамки топливной эффективности, достигнута не была, хотя было признано, что в ходе совещания ГМАИК/3 этот вопрос будет обсуждаться в контексте доклада Рабочей группы 1. Этот член Группы настаивал на том, что в конце координационного совещания данный вопрос по-прежнему оставался полностью открытым, и таковым он должен пока оставаться.

45. Высказавшись в пользу сохранения существующей формулировки в проекте краткого изложения дискуссии, ряд других членов выразили обеспокоенность относительно изменения мандата ГМАИК, определенного в пункте 2 постановляющей части добавления К к резолюции А36-22 Ассамблеи и заключения в скобки фразы "в виде топливной эффективности". Один член Группы заявил о том, что если эту фразу поместить в скобки, то в скобки следует поместить и оба пункта проекта краткого изложения дискуссии, поскольку они не отражают положений статьи 2.2 Киотского протокола, согласно которым Сторонам, включенным в приложение I, следует стремиться к ограничению или сокращению эмиссии, образующейся в результате деятельности международной авиации, и не в полной мере учитывают предусмотренный РКИК ООН принцип общей, но дифференцированной ответственности (CBDR). Он высказал серьезное сомнение относительно этих двух пунктов проекта краткого изложения дискуссии, особенно в том случае, если упомянутая фраза будет помещена в скобки. Такой подход будет совершенно неприемлемым. Другой член Группы привлек внимание к пункту 35 доклада Рабочей группы 1, в котором отмечается, что "РГ/1 обсудила техническую сторону показателя углеродно-нейтрального прироста, который будет выражаться в виде топливной эффективности. Углеродно-нейтральный прирост будет достигнут в том случае, когда темпы повышения топливной эффективности будут соответствовать темпам увеличения коммерческих тонно-километров" и подчеркнул, что в этой связи отсутствует необходимость заключения в скобки фразы "в виде топливной эффективности".

46. Член Группы, выразивший сомнение, признал, что добавление К к резолюции А36-22 Ассамблеи относится к числу таких документов, о которых всегда следует напоминать.

Однако он подчеркнул, что согласно кругу полномочий ГМАИК (см. WP/1, добавление В) Группа должна рассмотреть краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную цели, определяющие программу действий. По его мнению, это четко означает, что при рассмотрении глобальных желательных целей ГМАИК ничто не препятствует выходить за рамки рассмотрения топливной эффективности. Этот член Группы отметил, что он может согласиться с формулировкой, используемой в пункте 10(2) Декларации министров по вопросам влияния транспорта на глобальную экологию и энергетику, поскольку в ней признается, что рассмотрение вопроса о топливной эффективности является важным элементом деятельности ГМАИК, однако эта деятельность не ограничивается топливной эффективностью. Этот член Группы отметил необходимость учета этого факта, когда Группа будет формулировать свой окончательный вывод. Напомнив о том, что деятельность ГМАИК должна основываться на консенсусе, он попросил занести в протокол информацию о том, что он не разделяет консенсус, на который ссылался председатель.

47. Председатель подтвердил, что проект краткого изложения дискуссии точно отражает дискуссию в ходе координационного совещания. В ответ на предложение о том, что слово "возможности", используемое во втором предложении первого пункта, следует заменить словами "историческая ответственность" в целях приведения формулировки в соответствие с положениями статьи 2.2 Киотского протокола, он подчеркнул, что существующая формулировка является тем, что было согласовано накануне. Председатель высказал мнение, с которым участники совещания согласились, о том, что проект краткого изложения дискуссии следует сохранить в его существующей форме, поскольку он отражает позицию, достигнутую в ходе дискуссии на координационном совещании, однако это не должно препятствовать рассмотрению в будущем предложений, в результате которых Группа может вернуться к обсуждению этого документа.

Представление доклада Рабочей группы 1 по глобальным желательным целям

48. Г-жа Б. Гравитис-Бек (Канада), председатель Рабочей группы 1 по глобальным желательным целям, остановилась на докладе Рабочей группы (WP/2), который был представлен в ходе проведенного накануне координационного совещания. Она отметила, что к концу этого совещания в определенной степени было достигнуто сближение позиций. Многие замечания касались порядка организации диалога в рамках ГМАИК. Создана основа, которую сейчас можно уточнить. ГМАИК и ИКАО следует рассмотреть вопрос об определении глобальных желательных целей на совместном уровне без установления конкретных обязательств отдельных государств. Рабочая группа приняла аналогичный подход и затем рассмотрела соответствующие сроки осуществления такой коллективной деятельности в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах, и вопрос о том, каким образом их можно определить. Группа также рассмотрела вопрос о том, что будет представлять собой показатель топливной эффективности и сами глобальные желательные цели.

49. По общему мнению, независимо от принятых решений относительно глобальных желательных целей важно, чтобы установленные сроки в максимально возможной степени соответствовали срокам, предусмотренным РКИК ООН; был признан тот факт, что они могут по-прежнему изменяться и в этой связи их необходимо постоянно отслеживать. Теоретически в качестве сроков на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы можно было бы определить 2012, 2020 и 2050 гг. Детали этой дискуссии отражены в докладе Рабочей группы.

50. Рабочая группа одобрила два варианта показателя топливной эффективности: первый представляет собой частное от деления количества литров потребленного топлива на количество выполненных коммерческих тонно-километров (КТК), а второй, рассматриваемый в

настоящее время САЕР и являющийся очень похожим, представляет собой частное от деления массы потребленного топлива на производство коммерческой загрузки на расстояние. Рассматривая краткосрочную цель в области топливной эффективности, Рабочая группа в качестве исходного показателя для будущей деятельности использовала исторические уровни. Для обеспечения совместимости со сроками РКИК ООН за основу Группа приняла 1990 год. Напомнив о том, что АТАГ в качестве базисного использовала 2005 год, председатель Рабочей группы отметила, что ГМАИК, возможно, захочет обсудить вопрос о базисах отсчета. Она отметила, что за период 1990–2006 гг. среднее ежегодное улучшение показателя топливной эффективности составило 1,7–2,1%. В результате применения этих средних ежегодных показателей к краткосрочному периоду 1990–2012 гг. в целом полное совокупное улучшение показателя топливной эффективности составило порядка 31,5–37,8%. Достигнутый на конец краткосрочного периода в 2012 году абсолютный показатель топливной эффективности составит 35,5–37,9 литров на 100 КТК. Эти диапазоны отражают проблемы, с которыми сталкивается Рабочая группа при использовании данных. Кроме того, имеются различия в использовавшихся методиках. Председатель Рабочей группы отметила, что ГМАИК следует рассмотреть вопрос о приемлемости величины упомянутых ориентировочных показателей, которые также указаны в добавлении А к документу WP/2. В ходе рассмотрения ГМАИК следует также обсудить вопрос о вероятных результатах, которых можно достичь с точки зрения мер (технология, эксплуатационная эффективность и т.д.) и о том, до какой степени Группа могла бы расширить цели. Как отмечалось в ходе проведенного накануне координационного совещания, стремления должны стимулировать расширение целей.

51. Председатель Рабочей группы отметила, что Рабочая группа также рассмотрела среднесрочные и долгосрочные глобальные желательные цели, однако консенсуса по этому вопросу достигнуто не было. Определен ряд вариантов, информация о которых содержится в документе WP/2. Рабочая группа подготовила две рекомендации в отношении глобальных желательных целей, одна из которых касается важности улучшения сбора данных к 2012 году, что имеет самое непосредственное отношение к цели ИКАО, а другая – важности представления отчетности, что также отражено в докладах Рабочих групп 2 и 3.

52. Последующая дискуссия проводилась на основе окончательного доклада Рабочей группы 1, представленного в документе WP/2, за исключением добавления В с учетом сделанного замечания о том, что оно не отражает мнений всех членов Группы.

53. Один член Группы напомнил о внесенном Соединенными Штатами Америки предложении на уровне Рабочей группы 1 о том, что вместо 2020 года в качестве среднесрочной перспективы следует использовать 2025 год, поскольку это позволит ГМАИК проявить большую смелость в определении глобальных желательных целей и обеспечит возможность более широкого внедрения новых технологий, что будет способствовать достижению государствами этих целей. Перспективы достижения значительно большего прогресса связаны не только с внедрением в авиации альтернативных видов топлива, но и с техническими достижениями, такими, как достижения, обусловленные внедрением систем NextGen и SESAR. Она отметила, что для выхода новых технологий на рынок, как правило, требуется примерно 12–15 лет.

54. В этой связи председатель Рабочей группы 1 отметила, что по общему мнению чем точнее ГМАИК будет придерживаться сроков, предусмотренных РКИК ООН, тем лучше. Однако, признавая тот факт, что эти сроки могут измениться, Рабочая группа высказала мнение о том, что ей возможно необходимо сохранить определенную степень гибкости в отношении изменения сроков, предусмотренных ГМАИК, в зависимости от результатов, достигнутых в рамках процесса РКИК ООН. Председатель Рабочей группы 1 отметила, что если принятие 2025 года в качестве среднесрочной перспективы позволит достичь более весомых результатов, то такую замену

вероятно стоит осуществить. Несмотря на то, то Рабочая группа конкретно этот вопрос не обсуждала, это мнение заслуживает внимания. Отвечая на вопрос об основе, использовавшейся Рабочей группой, председатель пояснила, что с точки зрения представления информации более наглядным является признание достижений в области топливной эффективности с 1990 года. Кроме того, не будет большой проблемы в том, если Группа представит информацию лишь в отношении повышения топливной эффективности в будущем за два года (2010–2012 гг.).

55. Один член Группы подчеркнул, что установить сроки и оценить их обоснованность будет легче, если вначале определить глобальные желательные цели. В этом контексте он отметил, что Рабочая группа 1 не достигла консенсуса относительно среднесрочной глобальной желательной цели. Однако была в целом поддержана долгосрочная относительная цель, согласно которой в 2050 году общий глобальный объем авиационной эмиссии ПГ должен по-прежнему составлять не более 3 %. Этот член Группы также подчеркнул, что РКИК ООН пока не определила каких-либо сроков для снижения объема эмиссии ПГ. Единственным сроком является 2012 год, т.е. конец первого периода действия обязательств в рамках Киотского протокола. Пока неизвестно, будет ли 2012 год годом начала второго периода обязательств. Он подчеркнул, что определение 2012 года в качестве краткосрочной перспективы, 2020 года – в качестве среднесрочной перспективы и 2050 года – в качестве долгосрочной перспективы основано на сценариях Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), а не на сроках РКИК ООН. Председатель ГМАИК/3 согласился с этим.

56. Отметив, что РКИК ООН будет рассматривать вопрос о сроках в отношении снижения объема эмиссии ПГ в ходе COP/15 РКИК ООН в декабре 2009 года, один член Группы высказал мнение о том, что на данный момент ГМАИК в своей деятельности, возможно, следует ориентироваться на 2012, 2020 и 2050 гг., однако принимать решение сейчас в отношении этих сроков преждевременно. Другой член Группы подчеркнул, что сроки, принятые ГМАИК должны соответствовать срокам, которые в конечном итоге будут приняты в рамках процесса РКИК ООН.

57. Подводя итог дискуссии, председатель ГМАИК/3 отметил, что на данный момент Группе следует продолжить свою деятельность на основе сроков, предусмотренных сценариями МГЭИК, в рамках которых краткосрочной перспективе соответствует 2012 год, среднесрочной перспективе – 2020 год и долгосрочной перспективе – 2050 год. Это не исключает возможности представления дополнительной информации относительно перспектив на 2025 год, если это будет полезным. До утверждения сроков с целью их выдерживания Группе следует рассмотреть суть предлагаемых глобальных желательных целей. Если в рамках процесса COP/15 РКИК ООН будут приняты иные сроки и этот вопрос будет по-прежнему рассматриваться на каком-либо форуме ИКАО, то на этом этапе можно будет повторно рассмотреть вопрос о сроках достижения этих целей. Не предполагается, что к тому времени ГМАИК будет по-прежнему существовать.

58. Затем Группа рассмотрела вопрос о показателе топливной эффективности. Поддержав объемную оценку в виде частного от деления количества литров потребленного топлива на количество выполненных КТК, один член Группы выразил обеспокоенность относительно использования в рамках одного метода расчета КТК данных о планируемой деятельности, содержащихся в официальном справочнике авиакомпаний (OAG), поскольку в последний не включены чартерные рейсы, которые в некоторых государствах представляют довольно значительную долю объема воздушных перевозок. Отметив, что это может исказить показатель, она подчеркнула необходимость использования фактических данных. Начальник Сектора экологии (С/ENV) отметила, что в письме государствам 08/44 от 27 мая 2008 года ИКАО обратилась с просьбой представить данные о потреблении топлива при выполнении международных регулярных и нерегулярных перевозок в целом. Данные о международных регулярных перевозках будут сопоставлены с данными, которые Организация уже получила от

государств, и данными OAG, а данные о международных нерегулярных перевозках будут представлять собой новые дополнительные данные. Отметив, что в качестве еще одного источника информации используются данные моделирования, она подчеркнула, что в некоторых своих сложных моделях CAEP использует принцип "от пункта посадки до пункта высадки пассажиров", который позволяет учитывать данные о международных нерегулярных перевозках. Подчеркнув необходимость получения большего объема данных о последних, C/ENV отметила, что данные о международных регулярных перевозках получить намного проще. Секретарь ГМАИК предупредила, что не следует ожидать получения Организацией полного массива фактических данных о международных регулярных и нерегулярных перевозках, поскольку не все государства отвечают на письма государствам. В этой связи представитель Секретариата отметил, что на данный момент на письмо государствам 08/44 от 27 мая 2008 года ответили менее 50-ти государств. Более того, при сравнении представленных данных с данными OAG в ряде случаев были выявлены значительные расхождения. Поэтому провести оценку полного потребления топлива глобальной авиацией на основе *особого* сбора данных очень трудно. Представитель Секретариата также отметил, что вопрос о сборе данных, касающихся потребления топлива, будет рассматриваться Группой экспертов по статистике на ее предстоящем совещании в марте 2009 года. Можно принять различные подходы, включая подход, в рамках которого используются данные о потреблении топлива при выполнении международных и внутренних полетов с разбивкой на регулярные и нерегулярные перевозки. Была высказана надежда в том, что после того, когда сбор таких данных станет постоянным элементом статистической программы ИКАО, представление государствами отчетности улучшится по сравнению с коэффициентом реагирования на упомянутое письмо государствам. В этой связи председатель ГМАИК/3 подчеркнул, что государствам необходимо принять все возможные меры по улучшению сбора данных, поскольку это является важным элементом представления информации о прогрессе в области достижения глобальных желательных целей.

59. Отметив тот факт, что показатель топливной эффективности учитывает лишь коммерческую сторону потребления энергии, а не интенсивность эмиссии, другой член Группы подчеркнул, что на определенном этапе возникнет необходимость в учете объема образуемой эмиссии на литр потребленного топлива. Он обратил внимание на то, что согласно прогнозам в будущем вопрос об интенсивности эмиссии встанет еще более остро. Затем, отметив, что государства не хранят данные авиакомпаний, этот член Группы предложил ИКАО запросить данные о международных регулярных и нерегулярных перевозках у Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Секретарь ГМАИК отметила, что в ИАТА представлены лишь 250 авиакомпаний и что в ее данных по регионам, в которых авиакомпании не являются членами Организации, имеются пробелы. Таким образом, ИАТА не располагает полным массивом данных в отношении международных регулярных и нерегулярных перевозок.

60. Председатель ГМАИК/3 отметил, что в настоящее время объем эмиссии углерода, образуемой в результате сжигания используемых в настоящее время видов авиационного топлива, отличается очень незначительно, однако по мере диверсификации поставок топлива это различие может увеличиться, в частности, в связи с увеличением поставок альтернативных видов топлива. Поэтому в будущем потребуются заменить предлагаемый показатель топливной эффективности показателем, который будет более точно отражать различные характеристики эмиссии CO₂. Он отметил, что CAEP следует поручить рассмотреть вопрос о разработке нового показателя топливной эффективности, учитывающего альтернативные виды топлива, а также стандарт на эмиссию CO₂ авиационными двигателями, как это было предложено одним членом Группы. C/ENV напомнила о том, что ранее CAEP обсуждал вопрос о возможности учета чистых экологических выгод в течение жизненного цикла альтернативных видов топлива и пришел к выводу о возможности их учета в действующем показателе топливной эффективности после получения большего объема информации. CAEP может дополнительно изучить этот вопрос.

Сославшись на высказанные мнения о том, что любой предложенный стандарт на эмиссию CO₂ двигателей должен быть представлен МГЭИК для проведения оценки, С/ENV подчеркнула, что ИКАО работает в тесном контакте с МГЭИК. ИКАО несет ответственность за авиационную составляющую эмиссионной базы данных МГЭИК и в том случае, если Организация расширит свою базу данных, она станет составной частью базы данных МГЭИК.

61. Отметив, что в показателе топливной эффективности Рабочая группа рекомендовала использовать расстояние по ортодромии между аэропортами, а не фактическое пролетаемое расстояние, один член Группы подчеркнул, что в его государстве и в других развивающихся странах последнее не является аналогичным расстоянию по ортодромии, что обусловлено ОрВД и другими факторами. Поэтому он не разделял мнение Рабочей группы. Затем, обратив внимание на пункт 32 доклада Рабочей группы, касающийся базиса, относительно которого будет определяться уровень повышения топливной эффективности, этот член Группы подчеркнул, что глобальные желательные цели являются коллективными и не предусматривают возложения конкретных обязательств на отдельные государства. В этой связи он предложил исключить слова "авиакомпания или государства-члены" и изложить этот пункт в следующей формулировке "Что касается базиса, относительно которого будет определяться уровень повышения топливной эффективности, то РГ/1 рекомендует использовать усредненный за три года показатель, который даст более точную динамику ~~авиакомпания или государства-члена~~, чем ежегодный показатель". Это предложение было принято.

62. Другой член Группы подчеркнул, что без расстояния по ортодромии исключается возможность учета в показателе топливной эффективности результатов модернизации аэронавигационных систем на международных маршрутах. Было подчеркнуто, что в соответствии со статьей 67 (*Представление отчетов в Совет*) Чикагской конвенции информация о КТК должна представляться в ИКАО на основе расстояния по ортодромии, поэтому по практическим соображениям в показателе топливной эффективности следует использовать последнее. Было подчеркнуто, что использование расстояния по ортодромии является общепринятым подходом к измерению расстояния и что государствам следует придерживаться этого стандарта. Было также подчеркнуто, что определить фактическое пролетаемое расстояние при выполнении каждого международного рейса будет трудно. Председатель ГМАИК/3 отметил, что предложение об использовании расстояния по ортодромии при определении показателя топливной эффективности получило широкую поддержку.

63. В отношении рекомендации Рабочей группы о том, что ИКАО следует установить стандартный средний вес для пассажиров, подлежащий использованию в показателе топливной эффективности, один член Группы отметил, что принятый в ИКАО и в рамках национального законодательства стандартный средний вес для пассажиров уже установлен и используется авиакомпаниями. Учитывая сложность и продолжительность процесса изменения весов, следует поощрять использование стандартного среднего веса. Однако было отмечено наличие расхождений, учитывающих сезонные изменения, в частности тот факт, что зимой пассажиры носят более тяжелую одежду, а также другие обстоятельства, такие как характер рейса (чартерный или регулярный). Авиакомпании представляют свои показатели КТК на основе стандартного веса, используемого в конкретный период времени. Участники совещания попросили уточнить, предусматривает ли рекомендация Рабочей группы использование единого стандартного среднего веса для пассажиров или она допускает определение различных стандартных средних весов с учетом различных обстоятельств.

64. Высказав мнение о том, что данный вопрос можно было бы передать САЕР для подготовки рекомендации, председатель Рабочей группы 1 отметила, что Рабочая группа рассмотрела вопрос о целесообразности унификации среднего веса для пассажиров в целях

стандартизации выполнения замеров и упрощения данных для расчета КТК. На этот вопрос может быть получен отрицательный ответ, однако в этом случае всегда будут возникать достаточно большие сложности и различия, а также большая зависимость от точности индивидуальных замеров весов в отдельных государствах, которые зависят от времени года и т.д. ГМАИК предстоит принять решение о том, может ли она согласиться с такой неопределенностью или такими расхождениями при определении показателя топливной эффективности. По мнению Рабочей группы, следует унифицировать средний вес пассажира. Если он не будет стандартизован, то использовать его для определения показателя топливной эффективности нет смысла. В этой области необходима рекомендация САЕР.

65. Отметив, что для учета региональных различий можно было бы сделать допуск, один член Группы подчеркнул, что основная трудность заключается не в этом. Основная трудность заключается в непостоянстве среднего веса для пассажиров, используемого на одном и том же маршруте. Отметив тот факт, что используемый в Соединенных Штатах Америки средний вес пассажира составляет 100 кг, а в Китае – 75 кг, он высказал обеспокоенность относительно того, что в отсутствие принятого принципа вес пассажиров будет учитываться по разному в зависимости от того, находятся ли они на борту воздушного судна американского или китайского перевозчика. Это будет непонятно и нелогично. В этой связи этот член Группы предложил принять общий принцип "один маршрут – одно правило", который позволит по крайней мере согласовывать средний вес пассажира на данном маршруте при наличии региональных расхождений.

66. Председатель ГМАИК/3 отметил, что, по мнению большинства, следует использовать стандартный средний вес для пассажиров, который позволяет дифференцированно отражать эксплуатационную реальность. Он высказал мнение о том, что вопрос об обеспечении последовательности при использовании стандартных средних весов пассажиров различными перевозчиками на заданном маршруте следует передать САЕР для дальнейшего рассмотрения. Председатель ГМАИК/3 также предложил Группе определить степень очередности рассмотрения тех вопросов, которые она передает САЕР, с тем чтобы для этого имелись достаточные ресурсы.

67. Председатель ГМАИК/3 отметил отсутствие каких-либо возражений по поводу использования усредненного за три года показателя в качестве базиса, относительно которого будет определяться уровень повышения топливной эффективности.

68. Дальнейшее рассмотрение доклада Рабочей группы 1 было перенесено на следующее заседание.