



ГРУППА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)

ТРЕТЬЕ СОВЕЩАНИЕ

(МОНРЕАЛЬ, 17–19 ФЕВРАЛЯ 2009 ГОДА)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИИ. ДЕНЬ 2

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

Обсуждение доклада Рабочей группы 1 по глобальным желательным целям

1. Группа продолжила обсуждение окончательного доклада Рабочей группы, представленного в рабочем документе WP/2 (за исключением добавления В), и основное внимание уделила обсуждению краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной глобальных желательных целей.

Краткосрочная глобальная желательная цель

2. Председатель Рабочей группы 1 обратила внимание на то, что Группа рекомендовала в п. 37 своего доклада, а именно, чтобы ИКАО приняла общую ежегодную желательную цель в отношении топливной эффективности на краткосрочный период (до 2012 года), соответствующую сложившимся темпам повышения топливной эффективности, достигнутыми авиацией относительно определенного базиса; были предложены среднегодовые темпы повышения топливной эффективности за период с 1990 года по 2006 год. В п. 38 Рабочая группа также рекомендовала, чтобы ИКАО приняла желательную цель топливной эффективности, подлежащую достижению к 2012 году, т. е. к 2012 году среднее удельное потребление топлива международной авиации не будет превышать X литров на 100 КТК. Кроме того, в п. 39 Рабочая группа рекомендовала ИКАО принять в качестве краткосрочной желательной цели среднегодовые темпы повышения топливной эффективности до 2012 года в размере Y %, в результате чего суммарное повышение топливной эффективности к 2012 году составит XX % (относительно выбранного базиса). В добавлении А к рабочему документу WP/2 приведены ориентировочные данные для руководства Группой. В зависимости от используемого метода среднегодовые темпы повышения топливной эффективности в период 1990–2012 гг. варьируются от 1,7 до 2,1 %. Если ГМАИК согласится, то можно будет установить процентный показатель где-то в этом диапазоне для краткосрочной глобальной желательной цели. Общий суммарный процентный показатель повышения топливной эффективности в 2012 году за период, начиная с 1990 года, составит порядка от 31,5 до 37,8 %. Если Группа согласится с этим ориентировочным диапазоном, то в соответствии с ним она сможет определить процентный показатель. Если применить эти процентные показатели в отношении фактического абсолютного количественного показателя повышения топливной эффективности, который будет достигнут к 2012 году, то в результате получается 35,5–37,9 литров топлива на 100 КТК в 2012 году. ГМАИК необходимо будет определить конкретные числовые показатели для рекомендаций Рабочей группы. Занимаясь этим,

Группа должна будет решить, использовать ли количественные показатели в упомянутом диапазоне или предложить более амбициозные показатели.

3. В ответ на вопрос, поднятый в отношении таблицы А, в которой сравниваются цели повышения топливной эффективности к 2012 году, установленные Группой действий по воздушному транспорту (АТАГ) и Рабочей группой 1, председатель напомнила, что АТАГ использовала другой базис, а именно отсчет от 2005 года. Хотя установленный АТАГ среднегодовой показатель повышения эффективности топлива, 2,3 %, несколько выше, чем установленный Рабочей группой 1 показатель 1,7–2,1 %, тем не менее, они в одном диапазоне. Она отметила, что за этими цифрами стоят некоторые допущения, и незначительные вариации и различия появились вследствие различных методик расчета среднегодовых темпов повышения топливной эффективности. Председатель Рабочей группы повторила, что процентные показатели являются ориентировочными и отражают они то, что кажется достижимым, исходя из установившихся темпов повышения топливной эффективности.

4. Один член Группы отметил, что Рабочая группа 1 определила рекомендуемую краткосрочную желательную глобальную цель двумя способами, а именно, установила абсолютную цель повышения топливной эффективности, указанную в пункте 38, и установила относительную цель повышения топливной эффективности, указанную в пункте 39. Напомнив, что Рабочая группа не располагала фактическими данными о потреблении топлива и поэтому расчеты производила на основе использования данных о планировании деятельности из официального справочника авиакомпаний (ОАГ) и технической документации, представленной изготовителями, он выразил свою озабоченность тем, что в связи с этим рекомендуемая абсолютная цель повышения топливной эффективности возможно полностью необоснованна. Член Группы считал, что рациональнее было бы использовать относительную цель повышения топливной эффективности, так как она отражает тенденцию повышения топливной эффективности.

5. Подчеркнув, что краткосрочная глобальная желательная цель на 2012 год не приведет к значительному изменению того, как функционируют эксплуатанты, другой член Группы заявил, что вероятно это проблема доведения до них соответствующей информации. Фактически впервые ИКАО заявляет международному сообществу, что она желает достигнуть прогресса в уменьшении эмиссии международной авиации. Поэтому неважно, какой показатель будет установлен, а именно 1,7 %, 2,1 % или 2,3 % в качестве цели среднегодовых темпов повышения топливной эффективности. ГМАИК скорее следует установить как политическую цель показатель 2 % уменьшения в год авиационной эмиссии CO₂, который близок к процентным показателям, указанным в добавлении А к WP/2. Нет необходимости слишком задумываться о том, как будет измеряться эта политическая цель и т. д. Группе необходимо только заявить, что в краткосрочной перспективе, а именно с сегодняшнего дня и до 2012 года, авиационная эмиссия CO₂ должно уменьшаться на 2 % в год. Член Группы также отметил, что процентные показатели, использованные в рекомендуемых глобальных желательных целях, очень зависят от используемых базисов отсчета. Кроме того, показатель КТК сильно зависит от коэффициента загрузки. Сейчас все понимают, что мир находится на этапе своего развития, который возможно продлится до 2010 или 2012 гг., когда воздушные суда больше не будут перевозить такое количество пассажиров как год или два назад. Поэтому он заявил, что Группе следует быть реалистичной в этом плане. Нет уверенности, что будут достигнуты какие-либо экстраординарные цели повышения производительности, так как сегодня воздушные суда летают с большим количеством пустых кресел и при этом по-прежнему потребляют большое количество топлива. Поэтому Группе следует осторожно подходить к определению того, какая будет топливная эффективность в виде показателя потребленных метрических литров, деленных на КТК.

6. Один из членов Группы подчеркнул, что выбирать сейчас процентный показатель для цели повышения топливной эффективности можно только очень субъективно. Заявив, что Группе вначале следует решить, что она желает достичь в долгосрочной перспективе, а уже потом вернуться к определению краткосрочной цели повышения топливной эффективности, он обратил внимание на то, что если цель заключается в достижении углеродно-нейтрального прироста в долгосрочной перспективе, то следует путем расчетов определить темпы повышения топливной эффективности, необходимые для достижения этой цели. Тем не менее, любые темпы повышения топливной эффективности должны служить цели создания такой отрасли, которая обеспечивала бы углеродно-нейтральный прирост и сокращенный или приемлемый объем эмиссии CO₂.

7. Председатель ГМАИК/3 согласился, что только уже осуществляемые инициативы по уменьшению авиационной эмиссии CO₂ окажут влияние на цель краткосрочного периода до 2012 года, а не какие-либо другие инициативы, которые будут приняты, начиная с сегодняшнего дня и до 2012 года. Темпы изменений будут меняться только по мере осуществления в дальнейшем новых инициатив.

8. Разделяя озабоченность, выраженную в отношении несоответствия данных, другой член Группы согласилась, что ГМАИК должна подготовить основные руководящие указания и Группе нет необходимости заниматься самими данными, а необходимо только, чтобы ее информировали об этих данных. Она отметила, что если некоторые полеты не охвачены в данных планируемой деятельности OAG, то вероятно можно будет достигнуть большего прогресса, чем те цифры, которые указаны в добавлении А к документу. Поддержав основной подход Рабочей группы 1, один член Группы высказала мнение, что эти данные следует уточнить, исходя из того, что не все государства могут представить дополнительные данные. Она подчеркнула, что качество данных может быть улучшено, если государства начнут представлять данные, полученные путем отслеживания с помощью радиолокатора. Это не потребует масштабного сбора данных и, кроме того, уже существуют модели, в которых такие данные можно использовать при расчетах топливной эффективности для международного авиационного сектора. Затем эти расчеты можно использовать для валидации данных OAG. Член Группы подчеркнула, что, исходя из результатов расчета, ГМАИК сможет рассмотреть диапазон показателей повышения топливной эффективности, а не один показатель. Она заявила о своей озабоченности тем, что авиационная отрасль возможно готова пойти дальше, чем предложенная краткосрочная цель снижения авиационной эмиссии CO₂ на 2 % в год. Член Группы согласилась с председателем ГМАИК/3, что в оставшееся время многие из новых технологий и даже рыночные меры не окажут влияния на повышение топливной эффективности до 2012 года. После этого она подтвердила свою точку зрения в отношении предложенной среднесрочной цели, заключающейся в снижении на 2 % в год авиационной эмиссии CO₂, и заявила, что еще рано устанавливать конкретный показатель. Другой член Группы согласился с этим и подчеркнул, что нецелесообразно определять процентный показатель без предварительного уточнения данных. Согласившись с этим, один член Группы подчеркнула, что в период между ГМАИК/3 и ГМАИК/4 необходимо провести дополнительную исследовательскую работу, чтобы найти соответствующие ответы на все методологические вопросы, которые возможно не решены, и сделать это путем проведения сравнительного анализа между целями отрасли и целями государств. Она предупредила, что ГМАИК не может установить менее амбициозные цели, чем цели отрасли. Другой член Группы разделил ее мнение.

9. Отметив, что Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) располагает данными по своим государствам-членам, полученными путем отслеживания с помощью радиолокатора, другой член Группы заявил о своей поддержке проведению валидации данных OAG, так как это гарантирует, что в отношении среднесрочной и долгосрочной целей будет существовать проверенная система более точного мониторинга показателей эффективности. По его мнению, предлагаемое сокращение авиационной эмиссии CO₂

на 2 % в год вполне обоснованная в разумных пределах цифра, так как это приблизительно тот показатель, с которым работала авиационная отрасль.

10. Другой член Группы подчеркнув, что в своих расчетах Рабочая группа использовала длительный период времени, а именно 1990–2006 гг., отметил, что за это время произошло много событий. Увеличилось количество авиаперевозчиков, а авиакомпании обновили свои самолетные парки. Однако в это время также произошли события 11 сентября 2001 г. и прошла эпидемия атипичной пневмонии (SARS), в результате которых некоторые авиакомпании потеряли свою прибыльность. Протекающий в настоящее время глобальный экономический кризис ведет к резкому сокращению рейсов, особенно главных авиаперевозчиков, и непонятно, когда ситуация стабилизируется. Поэтому член Группы выразил свою озабоченность тем, что если установить 2012 год в качестве срока выполнения краткосрочной глобальной желательной цели повышения топливной эффективности, то Группа не сможет получить объективные данные от всех авиакомпаний. Обратив внимание на методы, используемые для расчета количественных показателей топливной эффективности, он подчеркнул, что существуют около 15-ти факторов (конструкция воздушного судна, модернизированные двигатели, скорость, размеры, метеорологические условия, время руления и т.д.), влияющих на потребление топлива и являющихся причиной вариаций от 3 до 5 % потребностей в топливе. Поэтому этот член Группы, хотя и склонялся к тому, чтобы использовать такой количественный показатель эффективности топлива, как потребленная масса топлива, а не литры потребленного топлива, тем не менее, внес предложение о том, чтобы предложить техническим экспертам CAEP обсудить на открытом форуме метод расчета количественного показателя топливной эффективности.

11. Председатель ГМАИК/3 напомнил, что вопрос о необходимости дальнейшей экспертной разработки количественного показателя топливной эффективности также поднимался в ходе обсуждения вопросов в предыдущий день. Он отметил, что упомянутые факторы, влияющие на топливную эффективность, включены в таблицу возможных мер, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии международной авиации, которая приведена в докладе Рабочей группы 2 (WP/2). Согласившись, что краткосрочные периоды времени могут быть очень обманчивыми, председатель отметил, что в такой быстро меняющейся отрасли, как авиация, испытывающей резкие подъемы и спады, результаты сравнения показателей одного года с другим, свидетельствующие о значительном резком изменении топливной эффективности, фактически могут быть следствием ряда других факторов, действовавших на рынке. Подчеркнув, что по этой причине необходимо устанавливать глобальные желательные цели с учетом более широкой картины тенденции в течение определенного периода времени, он отметил, что это должно стать частью коммуникационной стратегии ГМАИК.

12. Подчеркнув необходимость учета принципа общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) при установлении краткосрочной глобальной желательной цели, а также среднесрочной и долгосрочной целей, один член Группы указал на то, что статья 2.2 Киотского протокола, в которой первый период предусмотренных обязательств истечет в 2012 году, применима в отношении только тех государств, которые включены в Приложение I. Он подчеркнул, что если краткосрочная глобальная желательная цель применима ко всем государствам, то следует проводить различие между государствами, включенными в Приложение I и государствами, не входящими в это Приложение. Председатель ГМАИК/3 подчеркнул, что не высказывалось утверждений, что не во всех случаях принцип CBDR имеет важное значение. Скорее это вопрос, в какой степени применение принципа CBDR имеет практические последствия для краткосрочного периода. Председатель Рабочей группы 1 напомнила, что вопрос о принципе CBDR поднимался во всех обсуждениях Рабочей группы и нашел отражение в ее докладе. Она повторила, что краткосрочная цель в значительной степени установлена на основе данных о прошлой деятельности и мерах, которые уже осуществляются.

Это применимо ко всем государствам, хотя и с учетом того, каким образом рассчитывались количественные показатели. При этом принимались во внимание дифференцированные подходы, применяемые авиаперевозчиками. Поэтому председатель Рабочей группы 1 согласилась с председателем ГМАИК/3, что уже нет ничего, что следует предусмотреть в отношении рассматриваемой конкретной краткосрочной цели.

13. Другой член Группы заметил, что в статье 4 *Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата* (РКИК ООН) указывается, что все государства обязаны бороться с изменением климата, но их обязательства по своему характеру различны. В данный момент ГМАИК рассматривает вопрос об установлении краткосрочной глобальной желательной цели повышения топливной эффективности, которая была бы приемлемой для всех государств; однако каждое государство будет вносить свой вклад в достижение этой цели, исходя из существующих в нем условий и имеющихся соответствующих возможностей, что и есть принцип CBDR. Член Группы предложил, чтобы использованную формулировку в подготовленном председателем проекте краткого изложения дискуссии на координационном совещании добавить к определению краткосрочной цели сокращения авиационной эмиссии CO₂ на 2 % в год, чтобы стало ясно, что не все государства смогут внести одинаковый вклад в достижение этой цели и что существующие в некоторых государствах национальные условия и возможности не позволят им внести такой же вклад, как другие государства. Отметив, что это очень хорошее предложение, председатель ГМАИК/3 подчеркнул, что упомянутая краткосрочная цель является частью более широкой стратегии. Средства внесения вклада в достижение этой цели могут выбираться государствами из целой "корзины" предлагаемых мер. Предполагается, что государства будут выбирать различные меры и соответственно вносить свой вклад в достижение этой цели различными способами и в различной степени. Такой выбор мер и не обязывающий характер этой цели соответствуют принципу CBDR.

14. В ответ на вопрос, поднятый в отношении оценки достижения краткосрочной глобальной желательной цели, председатель ГМАИК/3 заявил, что важным аспектом установления всех целей является установление процесса мониторинга их выполнения. Этот вопрос будет рассмотрен в то время, когда Группа приступит к обсуждению доклада Рабочей группы 3. Подводя итоги обсуждения вопросов, председатель ГМАИК/3 заявил, что Группа пришла к соглашению относительно краткосрочной глобальной желательной цели на 2012 год в виде показателя топливной эффективности, обеспечивающего ориентировочный уровень уменьшения авиационной эмиссии CO₂ на 2 % в год, при условии, что это будет дополнительно уточнено в свете тех данных, которые появятся в период до ГМАИК/4. ГМАИК также признала тот факт, что упомянутая краткосрочная цель должна рассматриваться в контексте более широкой стратегии действий и не носить обязывающего характера, выполнение которой зависит от возможности государств выбирать меры с учетом имеющегося у них соответствующего потенциала.

Среднесрочная и долгосрочная глобальные желательные цели

15. Председатель Рабочей группы 1 заявила, что Рабочая группа не смогла достичь консенсуса в отношении целей на более длительный период, чем краткосрочная глобальная желательная цель. Она смогла прийти к определенному согласию относительно определения, в котором цель сформулирована в контексте топливной эффективности. В своем докладе Группа указала, что на каком-то этапе ГМАИК должна начать обсуждение вопроса об углеродно-нейтральном приросте, и в связи с этим в определении говорится, что это будет тот момент, когда темпы повышения топливной эффективности международной авиации станут равными темпам прироста КТК. Группа не смогла четко установить, когда может быть достигнута эта точка или определить другие более конкретные показатели, которые Группа могла бы включить в

желательные цели. Результаты обсуждения Рабочей группой вопросов в отношении среднесрочных глобальных желательных целей, отражены в пп. 43–58 ее доклада. Председатель Рабочей группы 1 напомнила о том, что некоторые члены Группы заявили о своей озабоченности тем, что принятие варианта, заключающегося в поддержке исторически сложившихся среднегодовых показателей повышения топливной эффективности, не отражает в достаточной мере намерений отрасли перейти эту границу. При этом отмечалось, что отрасль, в частности Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) установила определенные среднесрочные и долгосрочные цели, и ГМАИК очень важно учитывать это при установлении каких-либо подобных целей. Вопрос был поднят о том, что ГМАИК не следует идти дальше, чем отрасль. ИАТА, представляющая авиаперевозчиков, безусловно, не охватывает все элементы авиационной отрасли, которые могут обеспечить повышение эффективности. Другая прозвучавшая озабоченность связана с возможностью появления расхождений между цифрами, которые были ранее установлены ГМАИК на основе недостаточно полных данных и цифрами, которые затем были определены на основе фактических данных.

16. Председатель Рабочей группы 1 напомнила, что в отношении развивающихся стран было выражено твердое мнение, что очень трудно определить для них среднесрочную и долгосрочную цели, особенно раньше, чем станут известны результаты процесса РКИК ООН. И вновь вопрос о том, как следует учитывать различные потребности и перспективы роста в развивающихся странах при установлении целей, предназначенных для выполнения в этих странах. Она отметила, что в отношении долгосрочной цели был поднят вопрос о том, может ли ГМАИК рассматривать цель, заключающуюся в том, чтобы доля эмиссии парниковых газов в глобальном масштабе, приходящаяся на международную авиацию, сохранялась на уровне около 3 %, чтобы таким образом содействовать дальнейшему повышению эффективности. Группа не пришла к соглашению по этому вопросу. Единственный дополнительный вывод, сделанный Рабочей группой 1, заключался в том, что если ГМАИК не может по каким-то обоснованным причинам, например неточные данные, определить на данном этапе цели на период после 2012 года, то очень важно, чтобы ИКАО соответственно составила свои планы и установила сроки информирования о такой своей точке зрения на самом высоком уровне политических контактов.

17. Напомнив об обсуждении в предыдущий день вопроса о том, какие цели достижимы и к какому сроку, один член Группы отметила, что она предлагала разработать различные сценарии, например использование альтернативных видов топлива или технологических усовершенствований, которые можно было бы сгруппировать в категории как привлечение рынка на низком или высоком уровнях и т. д. Она предложила поручить Рабочей группе 1 продолжить работу над такими сценариями и обратиться к соответствующим государствам с просьбой, сообщить, что, по их мнению, достижимо и к какому сроку на глобальном уровне. Член Группы подчеркнула, что Рабочей группе следует предусмотреть возможность потенциального развития или совершенствования технологий. Отметив, что в день 3 ГМАИК будет обсуждать вопрос о том, как организовать свою дальнейшую работу в период между третьим и четвертым совещаниями, председатель ГМАИК подчеркнул, что не следует предполагать, что будут использоваться те же рабочие группы, если появится возможность более рационально организовать работу в тот период, когда нет совещаний.

18. Начальник Сектора экологии (С/ENV), выполняющая также обязанности секретаря Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), сообщила, что Специальная рабочая группа САЕР по моделированию и базе данных (MODTF) занимается изучением ряда сценариев и определением сроков. Первые результаты этой работы, которые должны быть представлены на совещании Руководящей группы САЕР в июне 2009 года, могут быть своевременно предоставлены ГМАИК в конце мая 2009 года перед его четвертым совещанием.

19. Один член Группы предложил принять среднесрочную цель в виде достижения углеродно-нейтрального прироста к 2025 году на основе того, чтобы считать углеродно-нейтральный прирост как достижение в уменьшении эмиссии углерода, компенсирующее увеличение объема деятельности.

20. Другой член Группы подчеркнул, что упоминание о принципе CBDR недостаточно для любых среднесрочных и долгосрочных глобальных желательных целей. Отметив, что баланс углерода обеспечивает установление лимита на эмиссию углерода в конкретном секторе, он подчеркнул, что его государство не возьмет на себя обязательство по выполнению такой цели для авиационного сектора, так как выбросы эмиссии взаимозаменяемы. Этот вопрос рассматривается в рамках РКИК ООН и поэтому его государство не готово согласиться с каким-либо секторальным решением в рамках ИКАО. Подчеркнув необходимость уточнения некоторых частей доклада Рабочей группы, касающихся среднесрочной и долгосрочной целей, этот член Группы отметил, что в них используются такие термины, как например "углеродно-нейтральный прирост", которые еще не определены. Хотя в авиационной отрасли есть определение этого термина, тем не менее, ГМАИК еще не принял его. Для его государства это тоже проблема. Отметив, что Рабочая группа рекомендовала установить долгосрочную относительную цель, заключающуюся в том, что в 2050 году авиационная эмиссия будет по-прежнему составлять не более 3 % общего количества выбрасываемых в глобальном масштабе парниковых газов, и эта цифра будет служить пределом, член Группы подчеркнул, что принцип CBDR не решит этой проблемы. Он заявил, что в период между ГМАИК/3 и ГМАИК/4 следует продолжить работу по определению среднесрочной и долгосрочной целей.

21. Один член Группы подчеркнул, что в ходе рассмотрения среднесрочных целей Группе следует также рассмотреть возможность применения технических мер для их достижения. Он указал на необходимость не терять из вида углеродно-нейтральный прирост в качестве среднесрочной цели, а также учитывать рост КТК к 2020 или 2025 гг., особенно в свете сложившейся в авиационной отрасли серьезной ситуации. В этой связи член Группы обратил внимание, что в п. 35 доклада Рабочей группы указывается, что "углеродно-нейтральный прирост будет достигнут в том случае, если темпы повышения топливной эффективности будут соответствовать темпам увеличения коммерческих тонно-километров".

22. Напомнив, что в ходе проходившей в предыдущий день презентации Международной коалиции за устойчивую авиацию (ICAS) подчеркивалось, что ИКАО не является единственным форумом, на котором рассматриваются такие вопросы, и поэтому необходимо принимать во внимание результаты обсуждения таких вопросов на других форумах и действия, предпринимаемые другими организациями, член Группы подчеркнул, что на проходившем в Тояко, Хоккайдо, саммите 9 июля 2008 года лидеры ведущих экономически развитых стран мира взяли на себя обязательство предпринять решительные действия. Вполне возможно, что и деятельность ИКАО будет измеряться относительно такого стандарта. В этой связи член Группы подчеркнул, что в п. 5 Декларации совещания лидеров ведущих экономически развитых стран мира по вопросу об энергобезопасности и изменению климата, которая была принята на этом саммите, указывается: "... в этой связи ведущие экономически развитые страны направят свои усилия на выполнение среднесрочных целей в соответствии со своими международными обязательствами и в масштабах экономики своих стран и предпримут все необходимые действия в целях достижения абсолютного уменьшения эмиссии, и первым шагом будет остановить рост эмиссии в кратчайший срок, где это можно сделать ...". Поддержав предложенное принятие среднесрочной цели достижения углеродно-нейтрального прироста к 2025 году, он заявил, что на данном этапе Группе следует определить ориентировочный показатель и провести его оценку в период до следующего совещания. Председатель ГМАИК/3 поднял вопрос о том, может ли Группа

признать обязательства, взятые на себя экономически развитыми странами и заявить о своей решимости установить параллельные обязательства для авиационного сектора.

23. Напомнив, что его государство принимало участие в проходившем в Тоёко, Хоккайдо, саммите, один член Группы заявил, что он полностью согласен с Декларацией, которая была принята на этом совещании. Он отметил, что в свете предполагаемого роста авиационного сектора в развивающихся странах его государство готово поддержать любые амбициозные усилия стран, включенных в Приложение 1, направленные на смягчение последствий выбросов парниковых газов, даже если эти страны пожелают взять на себя дополнительно к среднесрочной и долгосрочной целям другие обязательства. Такие усилия будут соответствовать РКИК ООН и статье 2.2 Киотского протокола. Однако его государство не может пойти дальше показателя топливной эффективности в качестве глобальной желательной цели для среднесрочного периода. Поэтому оно исключает использование показателя углеродно-нейтрального прироста, определенного в докладе Рабочей группы 1. Отметив, что применимые в масштабах всей экономики среднесрочные цели, о которых идет речь в упомянутой выше Декларации, имеют такое же логическое обоснование, как и используемые РКИК ООН, один из членов Группы поднял вопрос о том, почему для развивающихся стран следует устанавливать какие-либо цели, несоответствующие Киотскому протоколу, хотя меры по смягчению последствий могут приниматься в других секторах экономики, в которых возможно не существует такой же перспективы роста, как в авиационном секторе.

24. Разделяя это мнение, другой член Группы подчеркнул, что ГМАИК в своей работе по определению среднесрочной и долгосрочной целей следует опираться на добавление К к резолюции А36-22 Ассамблеи и устанавливать цели только в виде показателей топливной эффективности. Такие цели следует увязывать с переговорами, которые ведутся в рамках РКИК ООН, и при этом должны учитываться конкретные условия и возможности развивающихся стран.

25. Отметив, что в отношении использования показателя топливной эффективности в качестве краткосрочной желательной цели консенсус уже достигнут, другой член Группы заявил, что это должно стать также основой для установления среднесрочной и долгосрочной глобальных желательных целей. Кроме того, к рассмотрению столь важного вопроса как показатель углеродно-нейтрального прироста следует вернуться позже, когда будет достигнут прогресс в повышении топливной эффективности. Обратив внимание на то, что данные, которыми располагает Группа, никогда не будут абсолютно точными и всегда будет существовать определенная вероятность ошибок в цифрах, один член Группы заявил, что это не должно препятствовать ГМАИК установить приблизительные глобальные желательные цели на среднесрочный и долгосрочный периоды, показатели для которых можно будет уточнить в будущем. Согласившись с этим, другой член Группы подчеркнул, что углеродно-нейтрального прироста можно достигнуть путем более эффективного использования топлива, независимо от того, будут ли это альтернативные виды топлива или используемый в настоящее время авиационный керосин. В ответ на замечание председателя ГМАИК/3, что в ходе презентации АТАГ в предыдущий день, указывалось на то, что темпы роста объема воздушного движения будут опережать темпы повышения топливной эффективности, если не учитывать возможность появления альтернативных видов топлива, один из членов Группы заявил, что если топливная эффективность будет повышаться на 2 % в год, что обеспечит темпы уменьшения эмиссии в соответствии с установленной ГМАИК краткосрочной желательной целью, то, в конце концов, они догонят темпы роста объема воздушного движения. Он подчеркнул, что если в качестве долгосрочной цели будет принят показатель углеродно-нейтрального прироста, то появится необходимость в прогнозах роста объема рынка. Председатель ГМАИК/3 напомнил, что Группа решила обратиться к САЕР с просьбой о предоставлении ей таких прогнозов.

26. Подчеркнув, что это не первый раз, когда изготовители воздушных судов занимаются разработкой технологических усовершенствований, чтобы сделать воздушные суда более эффективными, один из членов Группы напомнил о первом нефтяном кризисе в 70-х годах, когда авиакомпании были вынуждены прекратить полеты, так как они не могли получить топливо. Основные изготовители, большинство которых из развитых стран, установили тогда для себя стандарт, заключающийся в достижении 40 % снижения потребления топлива. Он предложил, чтобы Секретариат изучил, какую роль тогда играла ИКАО в решении вопроса о топливной эффективности, чтобы ГМАИК мог воспользоваться этим как руководством для решения этого вопроса в настоящее время и установления соответствующих целей. Этот член Группы подчеркнул, что, несмотря на большое количество усовершенствований, которые могут быть реализованы изготовителями в целях повышения топливной эффективности воздушных судов, например использование двигателей с открытым ротором, сопряженных крылышек или крыльев с ламинарным обтеканием, тем не менее, они не будут предпринимать каких-либо действий, пока ИКАО не установит соответствующие цели.

27. Другой член Группы подчеркнул, что в связи с приходом альтернативных видов топлива необходимо установить количественный показатель эффективности топлива на долгосрочный период, для которого также должны быть определены содержание углерода и базовый год отсчета.

28. Подводя итоги обсуждения среднесрочной и долгосрочной глобальных желательных целей, председатель ГМАИК отметил, что еще осталось значительное количество вопросов, по которым существуют существенные разногласия. Не достигнуто консенсуса в отношении установления показателя углеродно-нейтрального прироста в качестве цели, так как Рабочая группа 1 не пришла к консенсусу по этому вопросу. Внесены предложения о том, что должны быть установлены обязательства для государств, включенных в Приложение 1, а подход к ним должен быть дифференцированным, чтобы это служило стимулом для государств, не входящих в Приложение 1, предпринимать соответствующие действия. Кроме этого, внесены предложения о том, что цели следует устанавливать только в виде топливной эффективности и их следует главным образом определять на основе результатов исследований и прогнозирования, отражающего тенденции, установившиеся в авиационной отрасли. Внесены также предложения о том, что необходимо установить такие цели, которые заставили бы авиационную отрасль мобилизовать все возможности, что означает сделать больше, чем наблюдаемые в настоящее время тенденции в авиационной отрасли. Отметив, что в ходе совещания ГМАИК/3 невозможно будет решить все эти вопросы, председатель заявил, что потребуются организовать процесс дальнейшей работы на период до ГМАИК/4 и после него. Он отметил, что в данный момент наиболее продуктивной областью работы является достижение цели в виде топливной эффективности. В связи с этим САЕР предлагается уточнить свой прогноз. Кроме того, было высказано замечание о том, что необходимо продолжить работу по количественному показателю и определить, каким образом следует его структурировать, используя для этого упомянутый выше прогноз, чтобы решить, на каком уровне его устанавливать. Отметив, что необходимо также подумать о продвинутой цели для авиационной отрасли, председатель предложил Группе рассмотреть вопрос о том, как можно определить такую цель. В этой связи он напомнил о предложении, чтобы Группа отразила в своих целях тот уровень стремлений, который выражен в Декларации саммита, проходившего в Тояко, Хоккайдо, принимая при этом во внимание, что последний непосредственно связан с экономическими отношениями внутри стран. Председатель также предложил членам Группы рассмотреть вопрос о том, существует ли какой-либо другой способ заявить о более амбициозных целях, чем топливная эффективность, углеродно-нейтральный прирост и выдерживание авиацией 3 % доли общей глобальной эмиссии парниковых газов. Он напомнил о замечании, которое было сделано в предыдущий день о том, что ГМАИК

следует добиваться, чтобы авиационная отрасль вносила надлежащий вклад в снижение авиационной эмиссии.

Стратегия работы по достижению среднесрочных целей

29. Отметив, что мандат ИКАО заключается в поддержании роста авиационного сектора, председатель Рабочей группы указала на то, что ГМАИК как политический форум, в конце концов, должен будет решить главный трудный вопрос о том, следует ли каким-то образом ограничивать этот рост. Этот вопрос будет также в центре дискуссии на совещании высокого уровня. Когда ГМАИК приступит к обсуждению вопросов, выходящих за рамки топливной эффективности или измерения интенсивности, что включает цели, то в первую очередь Группа должна будет рассмотреть вопрос, готова ли она согласиться с установлением определенных ограничений для авиационной отрасли. По всей вероятности у членов Группы имеются различные мнения по этому вопросу. Кроме того, необходимо будет рассмотреть, каким образом это связано с тем, что ИКАО может предпринять в рамках более широкого глобального диалога по вопросу об ограничении эмиссии углерода. Поэтому в дополнение к изучению этих вопросов с технической точки зрения ГМАИК должна будет затратить значительное количество времени на подготовку ряда вариантов, которые помогут ликвидировать некоторые существующие пробелы. Группа должна будет найти способ сделать некоторые соответствующие заявления, которые позволят ИКАО завоевать доверие с точки зрения того, что она пытается определиться относительно того, что может или не может произойти в рамках процесса РКИК ООН. Она задала вопрос о том, как ИКАО может заявить о себе, что она хороший корпоративный член, так как провела большую работу по топливной эффективности и что авиацию, как любой другой сектор, могут затронуть сокращения CO₂, влияющие на экономическую деятельность. Предложив Группе вернуться к этому вопросу тогда, когда будет рассматриваться доклад Рабочей группы 2 (WP/3) по вопросу о мерах ограничения или уменьшения эмиссии международной авиации, она подчеркнула, что результаты обсуждения этих мер послужат руководством при установлении среднесрочной и долгосрочной целей.

30. Один из членов Группы подчеркнул, что хотя в добавлении К к резолюции А36-22 Ассамблеи говорится о глобальных желательных целях в виде показателей топливной эффективности, в нем также конкретно упоминаются меры компенсации и рыночные меры. Он заявил, что если ГМАИК желает установить цель в виде показателя топливной эффективности, то это должно быть серьезной и реалистичной целью, предусматривающей возможность применения мер компенсации и рыночных мер; так как в противном случае достижение этой цели только ограниченно скажется на снижении воздействия авиации на изменение климата. Он предложил отразить эту мысль в мандате любой новой рабочей группы, которая будет создана для продолжения работы ГМАИК после совещания. Такая рабочая группа должна также рассмотреть вопрос о том, как интегрировать принцип CBDR в эту цель. Хотя ГМАИК согласилась, что желательные цели являются глобальными, общими и не обязывающими по своему характеру, тем не менее, в ходе обсуждения подчеркивалось, что такое определение не подойдет для среднесрочной цели, если в ней не будет отражен принцип CBDR, так как в декабре 2009 года в Копенгагене на COP/15 РКИК ООН государства будут принимать дифференцированные обязательства.

31. Председатель ГМАИК/3 отметил, что сейчас стоит вопрос о том, чтобы перейти от обсуждения концепции компенсирования роста воздушного движения достижениями в области повышения топливной эффективности, к рассмотрению вопроса о реализации идеи принятия экономических мер в целях ликвидации разрыва, если таковой существует. Этот вопрос будет рассмотрен, когда ГМАИК перейдет к обсуждению доклада Рабочей группы 2. Что касается цели, то в день 3 ГМАИК обсудит вопрос о создании механизма для дальнейшей разработки

среднесрочной и долгосрочной целей повышения топливной эффективности с учетом технической информации, предоставленной САЕР. Необходимо учесть, что Группа является политическим форумом, и поэтому она не будет заниматься выполнением этой технической работы. В связи с тем, что не было достигнуто консенсуса в отношении глобальной желательной цели за пределами топливной эффективности для среднесрочного и долгосрочного периодов, то сложилось мнение о необходимости разработки заявления об амбициозном желании и намерении продвинуться за пределы того, чтобы просто прогнозировать "обычный ход деятельности" в авиационной отрасли. Этот вопрос следует дополнительно рассмотреть на ГМАИК/4.

Представление доклада Рабочей группы 2 по мерам уменьшения эмиссии

32. Г-н Дж. Доэрти, выступая в качестве председателя Рабочей группы 2 по мерам уменьшения эмиссии, которым он стал после ухода г-на Р. Крона (Швейцария) с этого поста 1 марта 2008 года, детально рассказал о докладе Рабочей группы (WP/3), который был представлен на координационном совещании, проведенном 16 февраля 2009 года.

33. Председатель заявил, что главным элементом доклада является серия рамочных принципов, создающих контекст для ряда мер, которые определены в нем, и которые, как ожидается, будут применяться. Главное заключается в том, что каждое государство сохраняет за собой право выбирать для себя меры из предложенной "корзины" мер и при этом признается, что это могут быть комбинации различных мер. Важно добиваться, чтобы максимальные выгоды для охраны окружающей среды обеспечивались рентабельным образом. Государствам предлагается работать во взаимодействии и при этом признается, что не может быть "одной даты" реализации всех мер. Меры будут применяться различными темпами и способами. Кроме того, в докладе указывается на особые обстоятельства, существующие в развивающихся странах. Обратив внимание на раздел 2 доклада под заголовком "Рамочные принципы", председатель отметил, что во вводном пункте и пункте а) слова "рынка" и "отрасли" поставлены в скобки по той причине, что Рабочая группа не смогла окончательно согласовать их формулировки. Кроме этих пунктов, во всем остальном общее направление и формулировки рамочных принципов были поддержаны всеми членами Рабочей группы 2.

34. После этого председатель обратил внимание на раздел 3 доклада, включающий таблицу возможных мер по ограничению или уменьшению эмиссии международной авиации, которые разбиты на пять категорий, а именно: авиационные технологические разработки, усовершенствованная организация воздушного движения (ОРВД) и использование инфраструктуры, более эффективное выполнение полетов, экономические/рыночные меры и регламентирующие/прочие меры и изложены результаты оценки потенциальных последствий, затрат и сроков. Большое количество таких мер уже осуществляется. Дальнейшее применение дополнительных мер облегчится благодаря упомянутой исходной таблице и другому дополнительному материалу, который может быть подготовлен. Как указывается в таблице, существуют различные мнения в отношении достижений, расходов и сроков, связанных с потенциальными мерами.

35. В разделе 4 доклада приведен ряд вариантов оказания помощи развивающимся странам (экономические/рыночные меры, передача технологии, соответствующая финансовая помощь, образование и подготовка кадров и обеспечение адаптации). Они четко отражают второй элемент принципа CBDR. Это предложение не налагает каких-либо обязательств, которые были бы чрезмерными для развивающихся стран; вместо этого предлагается ряд способов оказания положительной помощи развивающимся странам.

36. В разделе 5 доклада приведено краткое изложение предлагаемых подходов к обеспечению реализации мер во всех государствах. Рекомендуется продолжить разработку инструктивных указаний и оказывать поддержку подготовке вспомогательной информации в рамках ИКАО и использовать результаты той отличной работы, которая была уже проведена на ряде форумов ИКАО. В докладе предлагается применять скоординированный подход региональных групп, исходя из того понимания, какие выгоды это может принести. Государствам рекомендуется обмениваться информацией и опытом и каждому государству рекомендуется разработать и опубликовать свой план действий. Что касается развитых стран, то в своих планах действий им следует предусмотреть подходы к оказанию помощи развивающимся странам. Кроме того, в докладе указывается на важное значение механизма мониторинга и отчетности о реализации государствами своих планов и оказания помощи другими государствами и отраслью, что можно делать при посредничестве ИКАО, в оценке областей предпринятия действий и разработке плана действий.

37. В ходе обсуждения подчеркивалось, что следует провести различие между действиями, которые рекомендуется предпринять ИКАО и теми действиями, которые должны предприниматься отдельными государствами, и действиями, которые, по мнению ИКАО, следует предпринять коллективно, а также действиями, которые должны быть предприняты только авиационной отраслью или авиационной отраслью с помощью государств в отношении стимулов, нормативных изменений и т. д. Что касается роли ИКАО, председатель Рабочей группы отметил, что в намечаемой программе действий ГМАИК определит ряд областей деятельности, в которых органы ИКАО смогут внести свой вклад или продолжить вносить такой вклад. Возможно, это потребует дополнительно закрепить на совещании высокого уровня, что связано с установлением приоритетов, так как существует ряд ожиданий, которые должны быть удовлетворены в рамках имеющихся ограниченных ресурсов.

38. Подчеркнув, что предлагаемые меры являются только средством достижения глобальных желательных целей, один из членов Группы заявил, что ГМАИК следует определить упомянутые цели, а потом уже обсуждать вопрос о мерах. Кроме этого, подчеркнув, что практически ни одна из этих мер не имеет особого значения для достижения краткосрочной цели топливной эффективности к 2012 году, он заявил, что почти все эти меры рассчитаны на перспективу до 2020 года и после него. Поэтому, хотя возможно полезно рассмотреть предлагаемые меры с целью определить, какие из них наиболее эффективны, тем не менее, ГМАИК следует вернуться к ним после того, как будут четко определены среднесрочная и долгосрочная цели.

39. Другой член Группы отметила, что не существует чего-либо легкодоступного с точки зрения мер, которые позволят добиться средних или высоких достижений с низкими или средними затратами за короткий или средний период времени, а это означает, что отрасль и государство уже предприняли наиболее легкие меры. Заявив, что САЕР в настоящее время занимается обновлением циркуляра 303 (*Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии*), она предложила рекомендовать ему использовать доклад Рабочей группы 2 в качестве руководства. Член Группы также поинтересовалась, не следует ли ГМАИК рассмотреть вопрос о необходимости применения секторального подхода к международной авиации. Она подняла еще один вопрос о том, чтобы рассмотрение Группой мер и целей и СВDR с определением продвинутой цели, желательной или любой другой, что потребует больших усилий, чем в рамках существующих подходов оперативной эффективности и планов. Такая продвинутая цель позволит продемонстрировать глобальному сообществу, что международная авиация готова более активно заняться определением того, какой вклад она может внести в дело уменьшения выбросов углерода. В рамках такой продвинутой цели внимание следует уделить вопросу о том каким способом можно ликвидировать разрыв, который может существовать между глобальными

желательными целями и тем, что можно сделать, применяя имеющиеся различные меры, например путем взимания глобального универсального сбора, что позволит получить ресурсы, которые потом можно будет реинвестировать или в сектор или в систему компенсации, или в кредиты. Группа может обсудить вопрос о том, следует ли использовать средства, полученные от такого сбора, в авиационном секторе и/или более широко. Потенциально ИКАО может административно регулировать этот сбор, хотя необязательно ИКАО делать это самой, но чтобы это было под ее руководством и при ее содействии. Взимание этого сбора можно не поручать государствам, а организовывать это на уровне отрасли, хотя могут возникнуть некоторые проблемы с соблюдением и обеспечением реализации. Такой конструктивный подход может решить некоторые из заявленных проблем в отношении развивающихся стран, так как при этом требуется возлагать ответственность на какие-то отдельные государства и появляется возможность продемонстрировать бóльшую степень приверженности и готовности к участию, чем та, которая обсуждалась до сих пор. Председатель Рабочей группы 2 напомнил, что в ходе презентации АТАГ г-н Стил заявил, что хотя авиационная отрасль готова оплатить справедливую долю своей эмиссии CO₂, тем не менее, он считал, что доходы, полученные в результате взимания любого сбора, должны быть реинвестированы в инициативы отрасли, направленные на снижение такой эмиссии.

40. Обратившись к словам "[рынка] [отрасли]" в тексте вводного пункта и пункте а) раздела 2 доклада Рабочей группы, один из членов Группы задал вопрос, почему эти слова рассматриваются как альтернативные, и предложил заменить этот текст термином "рынка и/или отрасли". Заявив, что это не решит проблему, председатель Рабочей группы 2 отметил, что если некоторые из предлагаемых мер, например меры, принимаемые в аэропортах, и меры в отношении воздушного движения, несут в равной степени выгоды как внутренним, так и международным авиаперевозчикам, то другие меры, такие как взимание экономического сбора не несут такой пользы и могут создавать проблемы с рынком. Он предложил и с ним все согласились, что в данный момент следует сохранить текст в квадратных скобках "[рынка] [отрасли]", исходя из того понимания, что Группа рассмотрит этот вопрос на следующем совещании в ходе обсуждения своего окончательного доклада.

41. Подводя итоги обсуждения вопросов, председатель Рабочей группы 2, выполнявший также функции председателя ГМАИК/3, заявил, что Группа согласилась предложить подход, описание которого приведено в докладе рабочей группы 2 (WP/3), основанный на рамочных принципах, таблице возможных мер по ограничению или уменьшению эмиссии, создаваемой международной авиацией, механизмах оказания помощи развивающимся странам и предложенных механизмах обеспечения реализации мер. Группа также согласилась предложить Секретариату и САЕР учесть доклад Рабочей группы при установлении приоритетов выполнения соответствующих задач, например задачи по обновлению циркуляра 303.

Представление доклада Рабочей группы 3 по мониторингу и осуществлению.

42. После этого г-н М.В. Пинта Гама (Бразилия), председатель Рабочей группы по мониторингу и осуществлению, подробно рассказал о докладе Рабочей группы (WP/4 Revision No 1), представленный Бразилией с замечаниями Германии и Нигерии, которые были включены в ходе координационного совещания, проведенного 16 февраля 2009 года.

43. Председатель обратил внимание на то, что Рабочая группа рекомендовала использовать для представления данных форму, которая прилагается к письму государствам 08/44 от 27 мая 2008 года. Кроме того, было предложено при представлении данных применять принцип дифференциации среди государств, заключающийся в том, что государства, включенные в Приложение I, представляют данные ИКАО в обязательном порядке ежегодно, а государства, не входящие в Приложение I, представляют Организации данные ежегодно на добровольной основе.

Кроме того, Рабочая группа предложила, чтобы ИКАО, по мере поступления просьб, сотрудничала с развивающимися странами и оказывала им помощь в процессе сбора, обработки и распространения данных. На основе национальных докладов ИКАО будет выпускать раз в три года всеобъемлющие доклады о ходе работы, содержащие обобщенные данные о потреблении топлива, топливной эффективности и объеме воздушного движения, а также результаты оценки прогресса, достигнутого на глобальном уровне, на пути достижения глобальных желательных целей.

44. Что касается сбора данных и осуществления, Рабочая группа считала, что ИКАО следует играть лидирующую роль в координации работы по сбору и анализу данных, получаемых из всех имеющихся источников. САЕР следует продолжить свою работу по анализу данных и представить доклад о мерах, принимаемых государствами в целях уменьшения эмиссии парниковых газов (ПГ) международной авиацией. Данные о потреблении топлива авиационной отраслью и эксплуатантами во всем мире следует собирать в тесном сотрудничестве с соответствующими международными организациями, такими как ИАТА. Рабочая группа рекомендовала ИКАО принять соответствующие механизмы для проверки достигнутого государствами прогресса в работе по уменьшению эмиссии ПГ международной авиацией. Если ГМАИК согласится с предложением о дифференциации между государствами, включенными в Приложение I, и государствами, не входящими в Приложение I, то в этих механизмах можно будет учитывать эту дифференциацию в соответствии с принципом CBDR при оценке прогресса, достигнутого государствами на пути уменьшения эмиссии международной авиации.

45. Председатель Рабочей группы 3 подчеркнул, что рекомендации Рабочей группы в отношении мониторинга и осуществления соответствуют принципу CBDR и намеченным глобальным желательным целям. Как отмечалось в ходе рассмотрения доклада Рабочей группы 1 (WP/2), такие цели носят глобальный и коллективный характер. Как рекомендовано в докладе Рабочей группы 2 (WP/3) будет разработана "корзина" мер, которые могут приниматься государствами на добровольной основе для достижения этих целей. В ходе мониторинга осуществления глобальных желательных целей будет проводиться дифференциация между государствами, включенными в Приложение I, и государствами, не входящими в Приложение I, что соответствует принципу CBDR.

46. Заявив о своей поддержке использования формы, приложенной к письму государствам 08/44 от 27 мая 2008 года, для представления данных, один член Группы предложила расширить эту форму, чтобы включить в нее также нерегулярные перевозки, и при этом она вновь заявила о том, что ее беспокоит то, что такие данные не учитываются. Подчеркнув, что представление отчетности не связано с вопросом CBDR, она отметила, что государства-члены ИКАО в соответствии со статьей 67 (*Представление отчетов в Совет*) Чикагской конвенции обязаны представлять информацию об объеме воздушных перевозок и затратах. Тем не менее, член Группы считала, что при этом следует учитывать особые обстоятельства, существующие в развивающихся странах. Она предложила Секретариату провести брифинг для ГМАИК по существующей форме А и обратить внимание Группы на сильные и слабые стороны этой формы и предложить пути повышения качества данных, а также попросить ИАТА провести брифинг по вопросу об информации, к которой ИАТА в настоящее время имеет доступ, и о том, как представляемые ежегодно этой организации данные могут помочь ГМАИК в выполнении стоящей перед ней задачи. Обратив внимание на необходимость учитывать проблемы развивающихся стран, связанные с их инфраструктурой и возможностями представлять отчетность, член Группы напомнила о предложении, которое упоминается в докладе Рабочей группы 1 (см. п. 18 документа WP/2), в отношении того, что только первые по списку двадцать или тридцать стран с сектором международной авиации (определяемых долей в общем объеме КТК), на авиаконпании которых приходится 95 % или более от общего объема эмиссии международной авиации, должны

ежегодно представлять ИКАО свою отчетность. Однако до сих пор обсуждается вопрос о фактическом количестве стран, которые должны быть включены в эту верхнюю категорию. Для стран ниже этой категории нет необходимости устанавливать такие же сроки представления отчетности. В качестве альтернативы такому представлению отчетности член Группы предложила использовать отслеживаемые с помощью радиолокатора данные в моделях САЕР для определения снижения доли эмиссии.

47. Председатель Рабочей группы 1 напомнила, что Рабочая группа согласилась с необходимостью дополнительно уточнить данные. Группа считала, что полезно обсудить этот вопрос и не обязательно в установленные ГМАИК сроки, а в 2012 году или когда-либо позже. Это позволит ИКАО, скорее всего САЕР, провести необходимую внутреннюю надлежащую оценку вариантов, уточнить всю требуемую информацию, а также определить, где можно найти такую информацию, и затем представить доклад о результатах такой работы. Это должно быть сделано с той целью, чтобы ИКАО стала полноправным участником этого процесса, способным представлять отчетность о деятельности авиации в контексте потребления топлива и топливной эффективности.

48. Председатель Рабочей группы 1 напомнила, что Рабочая группа также обсуждала вопрос о дифференцированном подходе к представлению отчетности развивающимися странами, в котором учитываются более широкие параметры РКИК ООН. Это нашло отражение в проекте краткого изложения дискуссии на координационном совещании под заголовком *"Желательные цели": направление дальнейших действий в рамках процесса ГМАИК*", а именно, что все государства с уважением относятся к тому факту, что они желают снизить воздействие эмиссии на изменение климата. В таком более широком контексте Рабочая группа 1 считала, что только первые в списке двадцать (или какая-то другая часть) стран с сектором международной авиации (определяемых долей в общем объеме КТК) представляют собой значительную часть источников эмиссии, что определяется на основе объемов деятельности международной авиации, и соответственно Группа разработала особый режим представления отчетности, который будет применяться к этой небольшой части целого, с той целью чтобы не обременять небольших субъектов, которые возможно не располагают возможностями предоставлять такие данные.

49. Что касается мониторинга, председатель Рабочей группы 1 отметила, что существует связь между рекомендациями Рабочей группы 2 и 3, касающимися плана действий. Она поддержала предложение о разработке требования, согласно которому все государства, насколько это возможно, представили ИКАО свои планы действий и сообщили, как они используют предоставленную им "корзину" предлагаемых мер, а также результаты работы Рабочей группы 2 или циркуляр 303, или делают это в каком-то сочетании, что позволит еще более укрепить будущую роль ИКАО для дальнейшего выполнения ее мандата по снижению воздействия авиации на изменение климата.

50. Председатель Рабочей группы 1 предложила ГМАИК обсудить вопрос о том, стоит ли включать международную авиацию в механизм чистого развития (МЧР) РКИК ООН и если да, то каким образом. Она напомнила, что Рабочая группа 1 рекомендовала, чтобы ИКАО и ее государства-члены приложили усилия к расширению МЧР с целью включения в него инвестиций на осуществление международных авиационных проектов в развивающихся странах (см. п. 25 документа WP/2). Кроме того, Рабочая группа 2 предложила использовать МЧР для оказания помощи в осуществлении таких проектов в развивающихся странах (см. раздел 4 документа WP/3). Она подтвердила, что это является одним из наиболее практических действий, которые ГМАИК может предпринять в целях удовлетворения потребности развивающихся стран.

51. Вновь заявив о важности оценки достижимы ли глобальные желательные цели, один член Группы обратил внимание на необходимость сбора соответствующих данных, особенно данных о потреблении топлива. Однако он заявил, что если такие данные о потреблении топлива включаются в отчеты о перевозках, представляемые Совету ИКАО международными авиакомпаниями согласно статье 67 Чикагской конвенции, то государствам нет необходимости собирать такие данные.

52. На вопрос председателя ГМАИК/3 о роли ИКАО в сборе данных, секретарь ГМАИК заявил, что такой сбор данных является соответствующей функцией Секретариата, которую выполняет Секция экономического анализа и баз данных (EAD) в тесной координации с Сектором экологии (ENV). По его мнению роль САЕР заключается не в сборе данных, а в интерпретации их на техническом уровне. Председатель ГМАИК/3 заявил, что Группа, возможно, пожелает обратиться к Секретариату с просьбой, представить ей на следующем совещании информацию о сборе данных, что может осуществляться в контексте достижения глобальных желательных целей (КТК и потребление топлива), учитывая при этом, что необходимо охватывать как регулярные, так и нерегулярные авиаперевозки. Секретарь ГМАИК напомнил, что данный вопрос планируется рассмотреть на предстоящем совещании Группы экспертов по статистике (STAP).

53. Согласившись с тем, что представление отчетности не ограничивалось обсуждением применения CBDR, по крайней мере, в меньшей степени, чем при обсуждении других видов деятельности, один член Группы подчеркнул, что причина почему ИКАО начала принимать в этом участие, заключается в том, что это наиболее легкий путь сбора универсальных данных, даже если представленные в ответ ее просьбы данные не всегда удовлетворительны. В этой связи он отметил, что Секретариат может найти пути увеличения доли государств, представляющих отчетность. Этот член Группы считал, что сбор ИКАО этих данных лучше, чем предполагаемый подход в виде представления отчетности государствами, включенными в Приложение 1, ежегодно на регулярной основе, а государствами, не входящими в Приложение 1, ежегодно на добровольной основе, так как такой подход не обеспечит получения достаточно достоверных данных, которые необходимы для оценки прогресса на пути уменьшения эмиссии. Этот член Группы высказался против того, чтобы только первые в списке двадцать или тридцать стран с сектором международном авиации, представляли свои данные, так как в этом случае ГМАИК впервые переходит от концепции глобальной общей ответственности к ответственности только ряда развитых стран. Он подчеркнул, что в этом случае ГМАИК опять не сможет провести всеобщий обзор данных, в котором есть крайняя необходимость. Член Группы предложил, чтобы Секретариат представил ГМАИК/4 документ с предложением о том, как наилучшим образом расширить таблицу, прилагаемую к письму государствам 08/44, чтобы включить в нее необходимые данные о потреблении топлива, чтобы ИКАО смогла получить как можно большее количество таких данных.

54. Подчеркнув, что работа ГМАИК ведется последовательно, а не одновременно, член Группы разделил высказанное мнение о том, что Группе следует установить глобальные желательные цели до того, как приступить к рассмотрению мер, предлагаемых для достижения этих целей. Он отметил, что для ИКАО не сложно организовать представление отчетности об осуществлении таких мер, так как уже существует процесс отчетности, который по мере необходимости можно расширить. Член Группы предложил, чтобы ИКАО осуществляла мониторинг прогресса на пути осуществления каждой меры, принятой в целях достижения ее долгосрочной цели. Председатель ГМАИК/3 уточнил, что ИКАО будет осуществлять мониторинг результатов осуществления всех мер, а не отдельных средств достижения этих результатов. Предлагаемое представление отчетности связано с общим потреблением топлива и выполненными КТК. Такая информация имеет важное значение для мониторинга прогресса на пути достижения

глобальной желательной цели. По его мнению, в предложении Рабочей группы 3 не предусматривалась, по крайней мере, вначале, идея доведения мониторинга до каждой меры, которая может быть принята государством. Председатель Рабочей группы 3 подтвердил, что предполагалось осуществлять мониторинг фактических результатов, а не того как принимаются меры для достижения этих результатов.

55. Один член Группы подчеркнул, что ИКАО следует принимать во внимание уже имеющиеся данные, а не организовывать новый вид сбора данных, в которых возможно нет необходимости.

56. Давая разъяснения по некоторым поднятым вопросам Секретариат напомнил, что форма А используется с 1946 года. Существуют всеобъемлющий механизм сбора данных и механизм их верификации и валидации, которые являются частью интегрированной статистической базы данных. Эти данные охватывают регулярные и нерегулярные авиаперевозки, включая все грузовые авиаперевозки, что составляет 95 % от общего объема авиаперевозок. Представление отчетности отвечает требованиям, потому что это такая старая форма сбора данных, что все авиаперевозчики хорошо понимают используемые в ней определения. Подчеркнув, что данные о КТК предоставляются ИКАО в течение довольно длительного периода времени, Секретариат отметил, что Организация опубликовала ранжирование государств по этому показателю. Соответственно уже существует механизм в форме упомянутой выше базы данных. Кроме того, данные распространяются по всему миру.

57. Отметив, что существует пробел в данных Организации о потреблении топлива, Секретариат заявил, что он собирается представить документ по вопросу о сборе таких данных упомянутой выше Группе экспертов по статистике. ЕАД может в тесном сотрудничестве с ENV разработать требования для ГМАИК или для любой другой будущей группы. Секретариат отметил, что один из вариантов сбора данных о потреблении топлива заключается в том, чтобы включить эти данные в регулярную форму отчетности и сделать это через Группу экспертов по статистике, а не организовывать получение таких данных с помощью письма государствам. При этом подчеркивалось, что интегрированная статистическая база данных охватывает 21 % общего объема авиаперевозок, которые не охватываются ИАТА, а это еще одно особое преимущество. Эти данные уже передаются САЕР для проведения обширной работы по моделированию. Группа может рассмотреть вопрос о сборе данных о потреблении топлива, где существует большой пробел, а также взвесить все аргументы за и против направления письма государствам и сравнить этот вариант с регулярным механизмом сбора данных через Группу экспертов по статистике.

58. Председатель ГМАИК/3 отметил, что несколько членов Группы обращали внимание на то, что нет необходимости в предлагаемой дифференциации государств, когда речь идет о представлении отчетности о ходе осуществления мер, так как в основном такая отчетность представляется в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции. Члены Группы также указывали на то, что в письме государствам 08/44 от 27 мая 2008 года содержится просьба о представлении необходимых данных о потреблении топлива. Он поднял вопрос о том, можно ли в ходе этого обсуждения разрешить имеющиеся разногласия.

59. После этого председатель Рабочей группы 3 предложил следующий двухэлементный подход к решению вопроса о мониторинге и представлении отчетности в свете сделанных замечаний и объяснений Секретариата, который заключался в том, что государства-члены должны ежегодно представлять ИКАО данные о потреблении топлива и объеме авиаперевозок в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции, а также в том, что ИКАО должна по мере поступления просьб сотрудничать с развивающимися странами и оказывать им техническую помощь в сборе, обработке и распространении данных. Он подчеркнул, что

последнее является элементом CBDR. ГМАИК согласилась с тем, что такой подход станет очень важным шагом вперед.

60. После этого начальник Сектора экологии (С/ENV), выполняющая также обязанности секретаря САЕР, заявила, что Секретариат уже давно оказывает государствам помощь в подготовке отчетности об эмиссии. Поэтому в этом отношении роль Секретариата четко определена. Она дополнительно заявила, что САЕР разрабатывает инструктивный материал по вопросу о сборе, верификации и представлении данных об эмиссии. Однако, отметив, что то, каким образом эти данные собирает EAD ИКАО, не совсем отвечает тому, как РКИК ООН требует представлять такие данные для его процесса, С/ENV подчеркнула, что в связи с этим очень важно более широко подойти к рассмотрению этого вопроса, чтобы не налагать излишнего бремени на государства в связи с необходимостью выполнения различных требований к представлению отчетности различными организациями по одному и тому же вопросу.

61. После этого, обратившись к презентации, которую она проводила в предыдущий день, С/ENV вновь повторила, что ИКАО играет свою роль в сборе данных, мониторинге и оказании помощи в представлении отчетности. Однако необходимо уточнить, должна ли ИКАО быть источником информации для РКИК ООН в отношении эмиссии международной авиации и представлять такие данные от имени государств-членов, или каждое государство-член должно представлять РКИК ООН свою отчетность о соответствующей эмиссии международной авиации. С/ENV подчеркнула важность принятия во внимание в ходе этого обсуждения необходимость сведения до минимума соответствующего бремени для государств-членов. Она также отметила, что используемые САЕР модели по верификации качества данных будут очень полезны в процессе мониторинга и верификации. Согласившись с тем, что необходимо оказывать государствам поддержку в представлении ими данных, С/ENV подчеркнула, что ИКАО никогда не будет иметь полноценной подборки таких данных, если не будет оказывать такую помощь.

62. Один член Группы заявил, что мандат ИКАО согласно статье 2.2 Киотского протокола исключает представление государствами данных об эмиссии их международной авиации в любой форме напрямую РКИК ООН, так как такая информация должна поступать через ИКАО. Непосредственно РКИК ООН государства должны представлять только данные об эмиссии их внутренней авиации. С/ENV уточнила, что в соответствии с руководящими принципами, подготовленными Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), государства в настоящее время представляют напрямую РКИК ООН данные об эмиссии своей внутренней и международной авиации, но в рамках отдельных пунктов.

63. Отвечая на поднятый вопрос, Секретариат заявил, что ИКАО уже оказывает государствам помощь на регулярной основе в сборе и анализе данных. Каждый год проводятся семинары по этому вопросу. Дополнительно к этому по просьбе государств для их специалистов проводится практическая стажировка в Штаб-квартире ИКАО. Если потребуется или по мере необходимости эти механизмы могут быть расширены в зависимости от наличия финансовых средств.

64. Подводя итоги обсуждения вопросов, председатель ГМАИК/3 заявил, что все говорит о том, что складывается взаимное согласие в отношении предложенного председателем Рабочей группы 3 двухэлементного подхода, при котором государства-члены должны будут ежегодно представлять ИКАО данные о потреблении топлива и объеме авиаперевозок в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции, а ИКАО будет по мере поступления просьб сотрудничать с развивающимися странами и оказывать им техническую помощь в сборе, обработке и распространении данных. Председатель ГМАИК/3 подчеркнул, что оказание такой помощи позволит увеличить долю государств, представляющих такие данные. Он также отметил,

что Группа согласилась с предложением обратиться к Секретариату с просьбой представить ГМАИК/4 доклад по вопросу о том, как может быть расширен или улучшен применяемый ИКАО процесс сбора данных в целях мониторинга прогресса на пути достижения глобальных желательных целей, принимая при этом во внимание данные, получаемые из других источников, включая авиационную отрасль. Председатель ГМАИК/3 подчеркнул, что необходимо учитывать сферу применения требований РКИК ООН с той целью, чтобы избежать насколько это возможно любого дублирования требований.

65. После этого председатель ГМАИК/3 выразил свою благодарность председателям Рабочих групп 1, 2 и 3 и всем тем, кто внес вклад в деятельность Рабочих групп, за их отличную работу.

Рассмотрение подготовленного председателем краткого изложения дискуссии в день 1

66. Председатель ГМАИК/3 предложил в связи с полученным от секретаря САЕР замечанием внести изменения в проект краткого изложения дискуссии в день 1 с целью отметить важность эффективного представления как ИКАО, так и государствами, если они посчитают это нужным, результатов работы ГМАИК и достижений авиационной отрасли СОР/15 РКИК ООН, которое будет проходить в Копенгагене в декабре 2009 года. Он также предложил внести изменения в п. 6 с целью отразить то, САЕР представит доклад о результатах анализа экологических целей на 2012, 2020 и 2025 гг., а также сценарий на 2050 год. Отметив, что ответственность за разработку стандартов по эмиссии возложена на Американское общество по испытаниям и материалам (ASTM), председатель также предложил, чтобы фразу "и рассмотреть разработку стандартов, касающихся альтернативных видов топлива и их использования в авиационных двигателях" исключить из последнего подпункта п. 6. Он заявил, что он проконсультируется с секретарем САЕР относительно формулировки этого подпункта. Группа согласилась с этими предложениями при условии, что пересмотренный текст проекта краткого изложения дискуссии будет распространен.

Пункт 1 повестки дня. Административные вопросы

Планирование ГМАИК/4

67. Выразив свою озабоченность сроками проведения ГМАИК/4 с 1 по 3 июня 2009 года, что совпадает со сроками проведения важного подготовительного совещания вспомогательных органов РКИК ООН с 1 по 12 июня 2009 года, один из членов Группы задал вопрос о возможности перенесения ГМАИК/4 на конец июня 2009 года или на начало июля 2009 года. При этом отмечалось, что С/ENV, которая также выполняет функции секретаря САЕР, будет принимать участие в упомянутом совещании РКИК ООН.

68. Заявив, что он пересмотрит сроки проведения ГМАИК/4, Президент Совета заявил, что доклад о результатах данного совещания планируется представить Совету в ходе его 187-й сессии, которая будет проходить с 8 июня по 3 июля 2009 года. Он также подчеркнул, что сроки проведения ГМАИК/4 не должны совпадать со сроками проведения других совещаний ИКАО, так как это ведет к дополнительным расходам, связанным с обеспечением устного перевода.