



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ГРУППА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)

#### ТРЕТЬЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 17–19 февраля 2009 года

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

#### ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ 1

(Представлено председателем Рабочей группы 1)

#### 1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 На 2-м совещании ГМАИК были созданы три рабочие группы для рассмотрения ключевых элементов предложенной ИКАО программы действий. Рабочей группе 1 было поручено разработать варианты краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных желательных целей для рассмотрения на совещании GAICC/3.

1.2 Председателем Рабочей группы 1 является г-жа Бриджита Гравитис-Бек (Канада). В состав Рабочей группы входят представители Китая, Мексики, Франции и Японии. Представитель Соединенных Штатов Америки участвовал в качестве наблюдателя.

#### 2. СОВЕЩАНИЯ

2.1 Члены Рабочей группы 1 провели одну личную встречу в Париже 30 и 31 октября 2008 года, а также 7 сеансов концерн-связи 3 сентября 2008 года, 15 октября 2008 года, 2 декабря 2008 года, 9 декабря 2008 года, 6 января 2009 года, 13 января 2009 года и 20 января 2009 года.

#### 3. РЕЗУЛЬТАТЫ

3.1 Кругом полномочий Рабочей группы 1 ей поручено "подготовить ряд вариантов в отношении представления конкретных глобальных желательных целей в виде топливной эффективности, сроков их реализации, проблем и показателей...". Группе также было поручено рассмотреть среднесрочные цели в виде топливной эффективности и возможность использования показателя углеродно-нейтрального прироста, долгосрочные цели, а также абсолютный показатель уменьшения объема эмиссии.

3.2 Доклад Рабочей группы 1 о результатах проделанной работы приводится в дополнении А. В данном документе изложены результаты обсуждения вариантов, касающихся

краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей, сроков, ответственности и подотчетности в отношении реализации желательных целей, особых потребностей развивающихся стран и показателей топливной эффективности.

3.3 В данном докладе сделана попытка отразить разнообразные мнения, высказанные членами Рабочей группы, их советниками и наблюдателем от США. Отмечено также сходство идей. В тех случаях, когда отдельные члены Группы высказывали особые точки зрения, им предложено изложить их на совещании GIACC/3, с тем чтобы у членов ГМАИК была полная ясность.

3.4 Было решено, что желательные цели не будут иметь обязательной силы и будут применяться всеми государствами-членами, т. е. без определения конкретных индивидуальных обязательств на краткосрочную перспективу. Достигнут консенсус в отношении представления показателя топливной эффективности в виде потребленного топлива на выполненные коммерческие тонно-километры. Члены Группы, хотя и не единогласно, но все же в целом одобрили предложение о приведении установленных ИКАО сроков в соответствии с сроками, определенными в рамках РКИК ООН. По общему мнению членов Группы, ИКАО следует отстаивать свою роль в качестве глобального эксперта в области международной гражданской авиации, в том числе по вопросам эмиссии международной авиации.

#### 4. ВОПРОСЫ

4.1 **Краткосрочная цель в области топливной эффективности.** Рабочая группа 1 согласилась с принципом определения краткосрочной цели в области топливной эффективности на основе сложившихся темпов ее повышения. Для того чтобы члены ГМАИК имели полное представление о том, что подразумевается под этой целью, в приложении к докладу РГ 1 краткосрочные цели представлены в виде цифровых целевых показателей.

4.2 **Показатель топливной эффективности в сравнении с показателем углеродно-нейтрального прироста и абсолютным показателем уменьшения объема эмиссии.** Члены Группы обсудили вопрос о включении показателя углеродно-нейтрального прироста и абсолютного показателя уменьшения объема эмиссии в среднесрочную и долгосрочную цели в области эмиссии международной авиации. Несмотря на то, что краткосрочная желательная цель была в определенной мере согласована, консенсус в отношении среднесрочных и долгосрочных целей не достигнут. Тем не менее в докладе изложены варианты среднесрочных и долгосрочных целей, рассмотренные членами Рабочей группы 1.

4.3 **Развитые и развивающиеся страны.** В ходе всестороннего обсуждения принципа общей, но дифференцированной ответственности было признано, что государства-члены находятся на разных стадиях развития и имеют разные потребности. Несмотря на то, что был предложен ряд вариантов удовлетворения потребностей развивающихся стран, консенсус в отношении возможных действий не достигнут. В докладе отражен весь диапазон высказанных мнений.

#### 5. ДЕЙСТВИЯ ГМАИК

5.1 ГМАИК предлагается:

- a) рассмотреть доклад Рабочей группы 1 при разработке программы действий;

- b) принять к сведению вопросы, рассмотренные в п. 4, которые могут потребовать дальнейшего обсуждения ГМАИК в полном составе;
- c) сосредоточить свое внимание на обсуждении рекомендаций РГ 1, приведенных в добавлении В.

-----

---

**Рабочая группа 1 (РГ/1) по желательным целям**  
**Доклад для ГИАСС/3**

Рабочая группа 1 создана для разработки вариантов краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных желательных целей для рассмотрения на совещании ГИАСС/3.

Членами Рабочей группы являются:

<b>г-жа Б. Гравитис-Бек (председатель)</b>	<b>КАНАДА,</b>
<b>г-н Г. Лопес Мейер</b>	<b>МЕКСИКА,</b>
<b>г-н П. Швач</b>	<b>ФРАНЦИЯ,</b>
<b>г-н К. Такигучи</b>	<b>ЯПОНИЯ,</b>
<b>г-н З. Ван</b>	<b>КИТАЙ.</b>

В деятельности Рабочей группы участвовал в качестве наблюдателя представитель **Соединенных Штатов Америки г-н К. Борлесон**. Все замечания отражают участие членов Группы, их советников и наблюдателя в качестве эксперта. Высказанные мнения не обязательно отражают принципиальную позицию государства-члена.

Рекомендации РГ/1 не следует рассматривать в качестве обязательных для исполнения и имеют целью содействовать обсуждению в рамках ГМАИК.

В данном докладе сделана попытка отразить разнообразные мнения, высказанные членами Рабочей группы, их советниками и наблюдателем от США. Отмечено также сходство идей. В тех случаях, когда отдельные члены Группы высказывали особые точки зрения, им предложено изложить их на совещании ГИАСС/3, с тем чтобы у членов ГМАИК была полная ясность. Представитель Китая отметил, что в данном документе не рассматриваются положения п. 2 статьи 2 Киотского протокола.

Рабочая группа 1 отмечает, что в соответствии с кругом полномочий ГМАИК ее членам поручено рекомендовать программу действий и общую стратегию. Что касается желательных целей, то кругом полномочий ГМАИК предусмотрено:

1. *Определить возможные желательные цели в соответствии с положениями добавления К к резолюции А36-22:*
  - a) *рассмотреть краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные цели, определяющие программу действий;*
  - b) *обсудить вопрос о возможных целях, результатах их реализации и роли различных заинтересованных сторон в достижении этих целей.*

Группа отмечает, что на совещании ГИАСС/2 не был достигнут консенсус относительно того, чтобы определять желательные цели в других показателях, кроме топливной эффективности. В добавлении К к резолюции А36-22, принятой на 36-й сессии Ассамблеи ИКАО, дается ссылка только на топливную эффективность. На совещании ГИАСС/2 ряд членов Группы считали желательным определять цели также в виде углеродно-нейтрального прироста и абсолютных показателей уменьшения объема эмиссии CO<sub>2</sub>. Кругом полномочий РГ/1 ей поручено подготовить доклад для ГИАСС/3 *"с указанием ряда вариантов в отношении представления конкретных глобальных желательных целей в виде топливной эффективности"* на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы. В соответствии с кругом полномочий члены Группы также обсудили и рассмотрели *"возможность использования показателя углеродно-*

*нейтрального прироста" и "абсолютного показателя уменьшения объема эмиссии" в среднесрочной и долгосрочной перспективах, а также "методы их достижения".*

Кругом полномочий РГ/1 ей поручено определить сроки и показатель топливной эффективности. Группе было поручено *"разработать варианты количественного определения потенциальных желательных целей, установленных на GIACC/2, на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы, учитывая степень сложности определения таких желательных целей на различных уровнях".* РГ/1 было также поручено *"рекомендовать ИКАО и ее государствам-членам метод учета особых потребностей развивающихся стран и сферу применения данного варианта и его реализации".*

Представитель Китая отметил, что круг полномочий не обсуждался и не согласовывался.

Работа членов РГ/1 осуществлялась посредством конференц-связи, обмена мнениями по электронной почте и при личной встрече на совещании в Париже 30 и 31 октября 2008 года.

### **Желательные цели**

1. **РГ/1 пришла к выводу о том, что используемый в круге ее полномочий термин "желательные цели" следует интерпретировать как не имеющие обязательной силы цели, которые будут согласовываться всеми государствами-членами без определения конкретных индивидуальных обязательств.**
2. **Члены РГ/1 согласились с определением не имеющих обязательной силы краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных желательных целей в виде топливной эффективности.** То есть, государства – члены ИКАО должны будут добиваться желательных целей совместными усилиями, *"признавая при этом принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом".* (Преамбула дополнения К.) Для достижения положительных результатов государствам-членам потребуется сотрудничать со всеми авиационными заинтересованными сторонами.

### **Краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные перспективы**

3. Достигнут консенсус в отношении того, что секретариат РКИК ООН и ИКАО, являющиеся двумя специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, несущими ответственность за действия в области изменения климата, должны придерживаться аналогичных сроков. **РГ/1 рекомендует ГМАИК рассмотреть сроки 2012, 2020 и 2050 годы или другие сроки, которые могут быть установлены в рамках процесса Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН).**
4. Представитель Соединенных Штатов Америки придерживается другого мнения относительно краткосрочной и среднесрочной перспектив; он предложил 2014–2015 гг. в качестве краткосрочной перспективы и 2024–2025 гг. – среднесрочной перспективы.

---

Представитель Соединенных Штатов Америки указал, что до 2012 года недостаточно времени для демонстрации краткосрочных усовершенствований, и рекомендовал 2025 год в качестве среднесрочной перспективы, поскольку это согласуется с разработанным США планом введения в эксплуатацию воздушных судов нового поколения и с графиком внедрения новых авиационных технологий.

5. **По общему мнению членов РГ/1 среднесрочная перспектива 2025 год была бы приемлемой для государств-членов при условии ее соответствия установленным срокам и достигнутым договоренностям в рамках РКИК ООН.**
6. И наконец, Группа отметила, что предусматриваемые в настоящее время САЕР сроки прогнозирования не соответствуют установленным РКИК ООН срокам отчетности и прогнозирования. **РГ/1 рекомендует САЕР по мере возможности скорректировать сроки отчетности и прогнозирования в области международной авиации и изменения климата в соответствии с установленными РКИК ООН сроками.**

#### **Ответственность и подотчетность**

7. Члены РГ/1 согласились с тем, что ИКАО следует взять на себя ответственность за разработку требований к отчетности и наблюдение за объемами эмиссии. Предоставление такой информации также считается одной из основных задач ИКАО. **РГ/1 рекомендует ИКАО создать систему строгой ежегодной отчетности государств-членов о потреблении топлива и топливной эффективности. ИКАО следует публиковать полученные результаты** для обеспечения транспарентности деятельности авиационного сектора. Было отмечено, что ИАТА могла бы представлять необходимые данные. Применение подлежащих разработке требований к отчетности развивающимися государствами-членами рассматривается в *разделе 4 "Особые потребности развивающихся стран"*.
8. **РГ/1 рекомендует ИКАО принять резолюцию и подготовить инструктивный материал для государств-членов по разработанным Рабочей группой 2 приоритетным мерам решения проблемы эмиссии.** Разработка обязательных мер, т. е. Рекомендуемой практики, считается нецелесообразной.
9. Представитель Японии отметил, что, если ИКАО примет только общие цели, ей следует определить дополнительные механизмы стимулирования сокращения объема эмиссии CO<sub>2</sub> или повышения эффективности государствами.
10. Представитель Канады отметил, что, поскольку ИКАО вообще-то не является органом, обеспечивающим соблюдение требований, ГМАИК следует рассмотреть вопрос об увязке своей деятельности с процессом РКИК ООН. В этой связи вопрос о создании механизма обеспечения выполнения требований потребует рассмотреть только тогда, когда цели международной авиации станут обязательными.
11. Представитель Франции отметил, что в случае будущих обязательных целей международная авиация по определению подразумевает участие двух государств, и поэтому обязательства могли бы приниматься парами государств и закрепляться двусторонними соглашениями о воздушных сообщениях. Эта концепция получила

---

дальнейшее развитие в ходе обсуждения особых потребностей развивающихся государств (см. следующий раздел).

### Особые потребности развивающихся государств

12. Члены РГ/1 признали, что возможности и потребности разных государств являются различными и что эти различия необходимо будет отразить в программе действий, которая будет разработана ГМАИК.
13. Представитель Китая предложил, чтобы проводимое в рамках РКИК ООН различие между странами, включенными и невключенными в Приложение 1, было зафиксировано в программе действий ИКАО в области изменения климата в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности. Однако, применительно к международной авиации, развитые страны-члены не одобрили проведение такого различия между странами, включенными и невключенными в Приложение 1.
14. Было отмечено, что в некоторых развивающихся странах авиакомпании занимают прочное положение и непосредственно конкурируют на одних и тех же маршрутах с авиакомпаниями развитых стран. Некоторые национальные авиакомпании развивающихся государств располагают флотом самых современных воздушных судов и демонстрируют высокий уровень топливной эффективности.
15. Представитель Китая отметил, что обладание современным парком воздушных судов не является достаточным показателем эффективности; должны также учитываться такие факторы, как оперативное управление, организация воздушного движения, аэропортовые службы и т. д. Основным фактором, сдерживающим повышение топливной эффективности в развивающихся странах является отсутствие помощи со стороны развитых стран в плане передачи технологии, финансирования и расширения возможностей.
16. В рабочем документе GIACC/2-WP/4 говорится об отсутствии различий в топливной эффективности между развитыми и развивающимися странами. В этой связи большинство членов РГ/1 считает, что цели в виде **топливной эффективности должны в равной мере относиться ко всем странам.**
17. Было отмечено, что имеется незначительное число государств – членов ИКАО, на долю авиакомпаний которых приходится 95 % или более общего объема эмиссии международной авиации. Они входят в первую 20 или 30 стран с авиационным сектором.
18. Поскольку цели будут носить только желательный характер, подотчетность будет обеспечиваться за счет применения требований к отчетности и публикации результатов. Были высказаны мнения, что только **первая 20 или 30 стран с сектором международной авиации (определяемых долей в общем объеме коммерческих тонно-километров) должна ежегодно отчитываться перед ИКАО.** Некоторые государства-члены в этой первой 20 являются развивающимися странами. В соответствии с этим предложением страны с менее развитыми секторами международной авиации будут обязаны повысить топливную эффективность, однако отчитываться им не требуется. **Сторонники этого предложения рекомендуют установить минимальный порог для проведения различия между странами с развитыми секторами международной авиации (которые**

- должны будут отчитываться перед ИКАО о достигнутом прогрессе) и странами, оказывающими меньшее влияние на изменение климата.
19. **Представитель Китая не согласился с изложенным в п. 18 подходом, поскольку он противоречит проводимому в рамках РКИК ООН различию между странами, включенными и не включенными в приложение 1. Представитель Китая отметил, что приходящаяся на Китай доля международной авиации определяется большим населением и была бы меньше, если бы измерялась в расчете на душу населения.**
  20. Представитель Франции отметил, что в будущем в случае установления юридически закрепленных обязательств особые потребности развивающихся стран могли бы быть учтены в обязательствах по уменьшению объема выбросов CO<sub>2</sub> в рамках двусторонних соглашений о воздушных сообщениях. Обязательства одной пары государств могут отличаться от обязательств другой пары. Две развитые страны могут согласиться на сокращение общего объема эмиссии на своих маршрутах. В случае необходимости увеличения объема авиаперевозок в развивающуюся страну и в обратном направлении может допускаться некоторый рост объема эмиссии на маршрутах между развивающейся и развитой странами; однако авиакомпании обеих стран должны извлекать равные выгоды. Исключения из этого режима могли бы быть сделаны для полетов между развивающимися странами по крайней мере на определенный период времени.
  21. Китай изыскивает возможности получения помощи в разработке своей системы организации воздушного движения, в принятии новых технологий и приобретении практического опыта. У других развивающихся стран могут быть другие потребности. **Важно обеспечить, чтобы программа действий ГМАИК охватывала весь спектр потребностей развивающихся стран.**
  22. Представитель Канады отметил, что помощь развивающимся странам может заключаться в передаче знаний и обеспечении сбора и представления данных.
  23. **Все члены РГ/1 согласились с тем, что финансовая помощь для развития инфраструктуры, расширение возможностей и передача технологий являются важными мерами удовлетворения особых потребностей развивающихся стран.** Некоторые члены РГ/1 придерживались мнения, что, хотя ИКАО могла бы использовать ресурсы своих бюро для стимулирования развитых государств-членов в плане предоставления такой помощи, предпочтительным механизмом является организация содействия развитию, включая международные банки развития. Было признано, что определенная помощь развивающимся странам уже предоставляется в виде финансовой и технической поддержки.
  24. Представитель Китая рекомендовал развитым странам создать специальный орган для оказания развивающимся странам финансовой и технической помощи в развитии их авиационного сектора. В качестве примеров были приведены Организация содействия развитию торговли и ФАУ США, оказывающие помощь в модернизации авиационной инфраструктуры.
  25. Механизм чистого развития РКИК ООН обеспечивает надежные рамки отчетности по проектам развития. Представитель Франции отметил, что признание инвестиций в рамках механизма чистого развития будет служить стимулом для развитых стран инвестировать в такие проекты, поскольку эти инвестиции будут учитываться в качестве компенсации для



тех стран, которые участвуют в системе торговли квотами на эмиссию. Представитель Японии, отметил важность использования МЧР в области международной гражданской авиации, высказал обеспокоенность тем, что в рамках действующих правил МЧР может использоваться только при условии включения международной авиации в общие рамки РКИК ООН в пост-Киотский период. Представитель Японии также поинтересовался возможностью создания в пост-Киотский период специального МЧР исключительно для международной авиации. **РГ/1 предлагает ИКАО и государствам – членам ИКАО добиваться расширения механизма чистого развития РКИК ООН с целью включения инвестиций в проекты международной авиации, осуществляемые в развивающихся странах.** Было отмечено, что любые усилия в этом направлении потребуют тщательной координации и что необходимо дополнительно обсудить и уточнить возможный способ реализации этой идеи.

### Показатель топливной эффективности

26. **РГ/1 одобрила два варианта показателей топливной эффективности:**
  - а) **литры потребленного топлива/коммерческие тонно-километры,**
  - б) **масса потребленного топлива/коммерческая загрузка × расстояние.**
27. Члены РГ/1 отметили, что эти два показателя являются аналогичными и по существу вписываются в одну и ту же концепцию. Оба они в равной мере применяются к грузу и пассажирам.
28. Первый из них широко используется в качестве показателя топливной эффективности во всем мире и вполне понятен для отрасли и правительств.
29. Второй показатель разрабатывается САЕР. **Члены РГ/1 отметили, что, независимо от использования в показателе топливной эффективности объема или массы, в будущем важно разработать соответствующие коэффициенты преобразования для других видов топлива,** включая альтернативные виды топлива с более низким уровнем выбросов углерода.
30. Было отмечено, что в различных странах по эксплуатационным соображениям используются разные средние весовые показатели для пассажиров. Для преобразования количества пассажиров в количество тонн в Северной Америке используется средний весовой показатель в 100 кг на пассажира, в то время как другие средние показатели используются в Японии (75, 95,5 и 102,5 кг в зависимости от класса и маршрута) и Китае (75 кг). **РГ/1 рекомендует ИКАО установить стандартный средний вес для пассажиров, подлежащий использованию в показателях топливной эффективности.**
31. В обоих показателях, вместо фактического пролетаемого расстояния **следует использовать расстояние по ортодромии между аэропортами.** Использование постоянного фактора в виде расстояния по ортодромии обеспечит отражение в показателе всех видов повышения эффективности (включая совершенствование организации воздушного движения).

32. **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 деятельности авиакомпании или государства-члена, чем ежегодный показатель.**
33. Была выражена определенная обеспокоенность относительно наличия данных для практической реализации показателей и в связи с этим будет просьба к РГ/3 рассмотреть данный вопрос. **РГ/1 рекомендует ГМАИК одобрить цель внедрения системы всеобъемлющего сбора данных по авиационной эмиссии не позднее 2012 года.** Члены РГ/1 отметили, что оценка прогресса в достижении краткосрочных целей топливной эффективности должна быть проведена с использованием существующих источников данных, а более всеобъемлющая система сбора данных должна быть внедрена на период мониторинга после 2012 года.
34. Кроме того, возможно потребуется, чтобы РКИК ООН и ИКАО уточнили требование к отчетности и соответствующий инструктивный материал, для того чтобы обеспечить стандартный и согласованный порядок отчетности и свести к минимуму бремя, возложенное на отчитывающиеся стороны.

#### Показатель углеродно-нейтрального прироста

35. 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.**
36. РГ/1 не смогла достигнуть консенсуса в отношении дальнейшего рассмотрения данного вопроса (см. также пп. 41–52). Представитель Китая заявил, что на данный момент он не согласен с концепцией принятия ИКАО цели, связанной с углеродно-нейтральным приростом. По мнению представителя Франции, данный показатель должен также отражать ситуацию, когда авиация участвует в системе торговли квотами на эмиссию: углеродно-нейтральный прирост будет достигнут в том случае, когда создаваемая одними эксплуатантами эмиссия сверх фиксированного предела будет компенсироваться сокращением объема эмиссии, создаваемой другими эксплуатантами. Представитель Соединенных Штатов Америки считает, что углеродно-нейтрального прироста можно добиться к 2025 году за счет технологических и эксплуатационных усовершенствований в сочетании с использованием альтернативных видов авиационного топлива.

### РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ

#### Краткосрочные цели

37. **РГ/1 рекомендует ИКАО принять общую годовую желательную цель топливной эффективности на ближайшую перспективу (т. е. до 2012 года), согласующуюся со сложившимися темпами повышения топливной эффективности, достигнутыми авиацией относительно определенного базиса: предложены среднегодовые темпы повышения топливной эффективности за период с 1990 по 2006 год.**

- 
38. **РГ/1 рекомендует ИКАО принять желательную цель топливной эффективности, подлежащую достижению к 2012 году: т. е к 2012 году среднее удельное потребление топлива международной авиацией не будет превышать X литров на 100 RTK.**
39. **РГ/1 также рекомендует 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).**
40. Приложение 1, основанное на данных ИКАО, иллюстрирует, как эти цели отразятся на годовых уровнях топливной эффективности, и результирующий абсолютный уровень эффективности, который будет достигнут к 2012 году. Приложение 1 представлено только для иллюстрации и содержащиеся в нем данные потребуют дополнительного уточнения, если совещание GIACC/3 примет такой подход. Представитель Японии отметил, что если будет принята цель абсолютной топливной эффективности, то она должна основываться на фактических данных, а не на расчетах с использованием определенных допущений.
41. Есть надежда, что все государства одобряют эти глобальные желательные цели. Эти цели не следует рассматривать в качестве конкретных обязательств отдельных государств. Естественно, различные обстоятельства в развивающихся и развитых государствах повлияют на вклад каждого из них в реализацию конкретной краткосрочной глобальной цели.
42. Краткосрочные цели предназначены для демонстрации, в частности, достижения авиационной отраслью внушительного прогресса.

### Среднесрочные цели

43. **Члены РГ/1 не смогли достичь консенсуса в отношении цели в области топливной эффективности на краткосрочную перспективу.**
44. Члены РГ/1 отметили, что ИАТА одобрила среднесрочную цель повышения топливной эффективности к 2020 году на 25 % по отношению к уровням 2006 года. Авиатранспортная ассоциация Соединенных Штатов Америки одобрила цель повышения топливной эффективности к 2025 году на 30 % по отношению к уровням 2006 года.
45. Представитель Франции высказал мнение о том, что эти цели топливной эффективности отражают инерционный сценарий и следовательно не являются достаточными для удовлетворения процесса РКИК ООН или стремлений Европейского совета министров. Представитель Франции предложил удвоить сложившиеся темпы повышения топливной эффективности в будущем (2012–2020 гг.).
46. Некоторые члены Группы отметили, что успех деятельности ГМАИК вероятно будет оцениваться по жесткости принятых среднесрочных целей. Эти члены Группы придерживаются мнения, что рекомендуемые краткосрочные цели могут быть недостаточными, поскольку они просто сохраняют статус-кво.
47. Представитель Японии высказал мнение, что цели должны быть достижимыми. Если отрасль и государства-члены не смогут добиться этих целей, ИКАО потеряет авторитет.

- Поэтому цели должны основываться на ожидаемых технологических усовершенствованиях и результатах других видов эффективной деятельности.
48. Представитель Соединенных Штатов Америки высказал мнение, что углеродно-нейтральный прирост следует рассматривать только в том случае, если в качестве среднесрочной перспективы будет принят 2025 год.
49. Представители Соединенных Штатов Америки и Китая отметили важность процесса РКИК ООН после COP15 в определении среднесрочных и долгосрочных целей. Эти члены придерживаются мнения, что любая ссылка на конкретные страны должна даваться в рамках РКИК ООН, а не в ИКАО.
50. Члены РГ/1 не смогли добиться консенсуса относительно года, к которому сектор международной авиации должен добиться углеродно-нейтрального прироста.
51. **Что касается цели в области углеродно-нейтрального прироста, то по общему мнению членов РГ/1 при определении целей необходимо учитывать потребности развивающихся стран в развитии своего сектора международной авиации.** Вероятно, развивающиеся страны смогут добиться углеродно-нейтрального прироста позднее, чем развитые страны. Было высказано соображение относительно установления цели в области углеродно-нейтрального прироста при аналогичном уровне эмиссии во всех странах, но дать развивающимся странам больше времени для достижения этой цели.
52. Представитель Китая подчеркнул необходимость развития своего авиационного сектора; Китай рассчитывает на быстрое развитие авиации в течение следующих 5–10 лет. В этой связи представитель Китая предложил установить базис, когда объем эмиссии на душу населения Китая достигнет уровня развитых стран.
53. Представитель Франции высказал мнение, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные усовершенствования, которые предполагается достичь в среднесрочной перспективе к 2020 или 2025 году, вряд ли будут сами по себе достаточными для обеспечения углеродно-нейтрального прироста в глобальном масштабе. В этой связи представитель Франции считает, что авиационному сектору потребуется компенсация в контексте системы ограничения и торговли квотами на эмиссию, с тем чтобы добиться цели углеродно-нейтрального прироста в среднесрочной перспективе. По мнению представителя Соединенных Штатов Америки углеродно-нейтрального прироста можно добиться к 2025 году, как указано п. 36.
54. РГ/1 предлагает, чтобы ГМАИК в случае отсутствия консенсуса в отношении цели в области углеродно-нейтрального прироста определила сроки и перспективы, с тем чтобы ИКАО могла продолжать работу в этой области.

### Долгосрочные цели

55. Члены РГ/1 не смогли достичь консенсуса в отношении желательной цели на долгосрочную перспективу, выраженную в показателях топливной эффективности или абсолютного уменьшения объема эмиссии.

- 
56. Общую поддержку получила следующая долгосрочная цель, которая заключается, как минимум, в следующем: **авиация в 2050 году по-прежнему создает не более 3 % глобальной эмиссии парниковых газов.** Было отмечено, что эта условная цель может стать жестким условием в долгосрочной перспективе в зависимости от сокращения объемов эмиссии, достигнутого в других секторах экономики.
57. **Что касается цели абсолютного уменьшения эмиссии углерода, то все члены РГ/1 считают, что при определении таких целей необходимо учитывать потребности развивающихся стран в развитии своего сектора международной авиации.**
58. **РГ/1 рекомендует, чтобы ГМАИК в случае отсутствия консенсуса в отношении долгосрочных целей определила сроки и перспективы, с тем чтобы ИКАО могла продолжать работу в этой области.**
-

**APPENDIX A**  
**(English only)**

**Working Group One (WG/1) – Aspirational Goals  
to Report to GIACC/3**

China was not able to participate in the finalization of the Annex due to scheduling conflicts.

**Purpose:**

In its report to GIACC/3, Working Group I (WG/1) recommends that GIACC adopt short-term aspirational goals that are consistent with the historical rate of fuel efficiency improvement achieved in international aviation from 1990 to 2006. (Paragraph 37)

The purpose of this Annex is to illustrate for GIACC Members what this could mean in terms of numeric short-term targets for international aviation.

**Short-Term Goals:**

Working Group I recommends that GIACC adopt two aspirational goals for the short term:

- 1) in 2012 the average fuel efficiency of international aviation will not exceed X liters of fuel consumed per 100 Revenue Tonne Kilometres performed; (paragraph 38) and
- 2) from 2010 to 2012, international aviation will continue to achieve the historic (1990-2006) rate of Y% average annual fuel efficiency improvement, resulting in a total industry improvement of XX% from 1990 to 2012 (paragraph 39).

Fuel efficiency is defined as Liters of Fuel Consumed per Revenue Tonne Kilometre. (paragraph 26)

**Sources of Data:**

Working Group I worked with ICAO's Economic Analysis and Databases Section (EAD) to identify the best available sources of data and methodologies to calculate the historical rate of fuel efficiency improvement for international aviation.

Using its fuel consumption model, ICAO/EAD calculated total fuel consumed in each year from 1990 to 2006. WG/1 notes that the model uses OAG planned flight data. An Information Paper on Aviation Data presented by ICAO/EAD to GIACC/2 (GIACC/2-IP/2) provides an overview of data issues and EAD modeling.

To calculate Revenue Tonne Kilometres, two different sources of data were considered. The first calculation (Method 1) uses Actual Revenue Tonne Kilometres, as reported by carriers to ICAO in its annual survey. The second calculation (Method 2) uses Official Airline Guide (OAG) planned activity data.

Industry-wide fuel efficiency was calculated for each year from 1990 to 2006; the average annual rate of fuel efficiency improvement was calculated from this; and the same rate of fuel efficiency improvement was projected forward to 2012. The results of these calculations are as follows:

**Table 1: Fuel Efficiency Goals to 2012**

	<b>Method 1</b>	<b>Method 2</b>
<b>Liters of fuel per 100 RTK<sup>1</sup> in 2012</b>	37.9	35.5
<b>Average Annual Rate of Fuel Efficiency Improvement (1990-2012)<sup>2</sup></b>	2.1%	1.7%
<b>Total Percentage Improvement in Fuel Efficiency in 2012 since 1990<sup>3</sup></b>	37.8%	31.5%

WG/1 notes that both calculations presented in Table I are imperfect, due to the lack of actual data on fuel consumption. A best approach to calculation of fuel efficiency would use actual data on fuel consumed and actual data on RTK performed. WG/1 therefore recommends that ICAO put in place comprehensive data collection on aviation emission no later than 2012 (Paragraph 33).

Nevertheless, the results shown in Table I are indicative of the general magnitude of fuel efficiency performance that could be used for the aspirational goals articulated in paragraphs 38 and 39 of the Working Group I report.

**Industry Goals:**

Working Group I notes that the numeric goals outlined in Table I are generally consistent with the short-term goals expressed by the Air Transport Action Group in its report to Working Groups 1 and 2.

**Table 2: Comparison of ATAG 2012 Fuel Efficiency Goal with GIACC Working Group 1**

	<b>ATAG</b>	<b>WG1 Method 1</b>	<b>WG1 Method 2</b>
<b>Fuel Efficiency Improvement Goal (2005-2012)</b>	15.0%	15.1%	11.8%
<b>Average Annual Rate of Fuel Efficiency Improvement<sup>4</sup></b>	2.3%	2.1%	1.7%

---

<sup>1</sup> Revenue Tonne Kilometres is equivalent to Tonne Kilometres Performed.

<sup>2</sup> A three-year (1989-1991) average was used for the 1990 baseline to smooth any fluctuations in annual data.

<sup>3</sup> A three-year (1989-1991) average was used for the 1990 baseline to smooth any fluctuations in annual data.

<sup>4</sup> Annual Average Rate of Fuel Efficiency Improvement is calculated between 2005-2012 for ATAG; Methods 1 and 2 reflect WG/1 Report recommendations, i.e., the historical annual average fuel efficiency rate was applied to 2006-2012.

**APPENDIX B**  
(English only)

**Working Group One (WG/1) – Aspirational Goals  
Recommendations to GIACC/3**

*Aspirational Goals*

1. **WG/1 concluded that use of the term “aspirational goals” in our Terms of Reference should be interpreted as non-binding objectives** that would be agreed to collectively by Member States, without specific individual obligations.
2. **WG/1 Members agreed with setting non-binding short, medium and long-term aspirational goals for fuel efficiency.** That is, Member States of ICAO would commit to achieving the aspirational goals collectively, while *“acknowledging the principles of non-discrimination and equal and fair opportunities to develop international civil aviation set forth in the Chicago Convention, as well as the principles and provisions on common but differentiated responsibilities and respective capabilities under the UNFCCC and the Kyoto Protocol.”* (Appendix K, Preamble) This will require Member States to work with all aviation stakeholders to achieve results.

*Timescales*

3. **WG/1 recommends that GIACC consider timescales of 2012 for short-term goals, 2020 for medium-term goals and 2050 for long-term goals or other timelines as may be established in the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process.**
4. **The general view of WG/1 Members was that a medium-term timeframe of 2025 would be acceptable to Member States as long as it was consistent with UNFCCC timelines and related arrangements.**
5. **WG/1 recommends that CAEP adjust its timelines for reporting and forecasting on international aviation and climate change to coincide with UNFCCC timelines, wherever possible.**

*Reporting and Accountability*

6. **WG/1 recommends that ICAO establish rigorous annual reporting, by Member States, on fuel consumption and fuel efficiency. ICAO should publish the results,** in order to provide transparency on performance of the aviation sector.



7. **Since the goals would be aspirational only, accountability would be achieved through reporting requirements, and publication of these results. Some WG/1 Members suggest that a minimum threshold be identified, to distinguish between those countries with strong international aviation sectors (who would be required to report to ICAO on progress) and those with smaller impact.**
8. **WG/1 recommends that GIACC endorse a goal of putting in place comprehensive data collection on aviation emissions by no later than 2012.**

*Special Needs of Developing Countries*

9. **It will be important to ensure that GIACC's Programme of Action covers the spectrum of needs of developing countries.**
10. **All WG/1 Members agreed that financial support for infrastructure development; capacity building and technology transfer are important measures to address the special needs of developing countries.**
11. **WG/1 suggests that ICAO and ICAO Member States seek expansion of the UNFCCC Clean Development Mechanism to include investments in international aviation projects in developing countries.**

*Fuel Efficiency Goals*

12. **Most WG/1 Members are of the view that fuel efficiency goals should apply equally to all countries.**
13. **WG/1 endorsed two options for fuel efficiency metrics:**
  - a. **Liters of fuel consumed / Revenue Tonne Kilometers**
  - b. **Fuel Mass consumed / payload x distance**
14. **WG/1 Members noted that, whether volume or mass is used in the metric for fuel efficiency, in future it will be important to develop appropriate conversion factors for different fuels, including the lower carbon footprint of alternative fuels.**
15. **WG/1 recommends that ICAO establish a standard average weight for passengers to be used in fuel efficiency metrics.**

16. For both metrics, **the distance measured should be the Great Circle Distance between airports**, rather than the actual distance flown.
17. **In terms of a baseline against which fuel efficiency improvements would be measured, WG/1 recommends that a three-year average would provide a more accurate reflection** of an airline's or Member State's performance.
18. **WG/1 recommends that ICAO adopt a collective annual aspirational fuel efficiency goal in the short term (i.e. to 2012) consistent with the historical rate of fuel efficiency improvement achieved by aviation from a particular baseline; the annual average rate of fuel efficiency improvement from 1990 to 2006 was proposed.**
19. **WG/1 recommends that ICAO adopt an aspirational fuel efficiency goal to be achieved by 2012: that is, by 2012, the average fuel efficiency of international aviation will not exceed X Liters per 100 RTK.** NOTE: Preliminary analysis indicates that this goal would be in the order of 36-39 liters per 100 RTK – see Annex to Working Group 1 report.
20. **WG/1 also recommends that ICAO adopt a short-term aspirational goal of Y% per year average rate of improvement in fuel efficiency to 2012 resulting in a total fuel efficiency improvement of XX% by 2012 (relative to the baseline chosen).** NOTE: Preliminary analysis indicates that the average annual rate of fuel efficiency improvement would be in the order of 1.7%-2.1% per year – see Annex to WG/1 Report.

Medium-term Goals

21. **WG/1 Members were unable to reach consensus on a fuel efficiency goal for the medium term.**
22. **Carbon-neutral growth will be achieved when the rate of fuel efficiency improvement is equal to the rate of increase in Revenue Tonne Kilometers.**
23. **With respect to a goal of carbon neutral growth, the general view of WG/1 Members was that the need of developing countries for growth in their international aviation sectors needs to be respected in the design of the goals themselves.**
24. **WG/1 suggests that, if consensus is not achieved by GIACC on a goal of carbon-neutral growth, GIACC should identify timelines and define expectations to enable ICAO to move this agenda forward.**

Long-term Goals

25. There was general support for the following long-term relative goal, as a minimum: that **aviation continue to represent no more than 3% of the total greenhouse gas emissions globally in 2050.**
26. **With respect to a goal of absolute reductions in carbon emissions,** the general view of WG/1 Members is that **the need of developing countries for growth in their international aviation sectors needs to be respected in the design of the goals themselves.**
27. **WG/1 recommends that, if consensus is not reached by GIACC on long-term goals, GIACC should identify timelines and define expectations to enable ICAO to move this long-term agenda forward.**

Priority Measures

28. **WG/1 recommends that ICAO adopt a resolution and provide guidance to Member States on the priority measures that are developed by Working Group 2 for addressing emissions.**

— END —