



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

### ЧЕТВЕРТОЕ СОВЕЩАНИЕ

(МОНРЕАЛЬ, 25–27 МАЯ 2009 ГОДА)

### ОБЗОР РАССМОТРЕННЫХ ВОПРОСОВ — ДЕНЬ 2

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

#### **Обсуждение доклада Рабочей группы по разработке целей (РГ 4) и связанных с ним выступлений**

1. Отвечая на заданный вопрос, касающийся глобальных желательных целей в средне- и долгосрочной перспективе, определенных в докладе Рабочей группы (WP/2), сопредседатель РГ 4 отметила, что отрасль предложила дальнейшее повышение топливной эффективности эксплуатируемого парка воздушных судов в среднем на 1,5 % в год в среднесрочной перспективе. При обсуждении цели, являющейся более амбициозной, но при этом практичной и достижимой, РГ 4 согласовала 2-процентный нижний порог как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе. Сопредседатель отметила, что несмотря на наличие исторического прецедента по достижению 2 %, это, тем не менее, потребует стабильности в действиях. Напомнив о появлении новых технологий в 1970-х, 1980-х и 1990-х годах, сопредседатель указала на стремление продолжать внедрение новых технологий, относящихся к процедурам управления воздушным сообщением, навигации, основанной на результативности и пр., которые создали основу для предложенного Группой 2-процентного порога. Заметив, что верхняя граница 2,5 % в среднесрочной перспективе и 3 % в долгосрочной перспективе определенно представляют собой более амбициозные цели, она заявила, что они были предложены по причине заинтересованности некоторых стран в продвижении и развитии технологий, сокращающих углеродные выбросы, и скорейшем выведении их на рынок. Государства, заинтересованные в реализации таких технологий через различные программы, возможно, смогут добиться повышения топливной эффективности до указанных пределов. Группа решила предложить диапазон процентов, а не просто целевой показатель 2 %, для того чтобы позволить государствам добиваться реализации более амбициозных целей за счет использования, помимо прочего, альтернативных видов топлива и рыночных мер. Как пояснила сопредседатель далее, Группа согласилась с тем, что глобальные желательные средне- и долгосрочные цели должны учитывать потребности развивающихся стран.

2. Высказав поддержку достигнутому консенсусу в отношении решения сложной проблемы целей, предложенного РГ 4, один из членов Группы спросил, какие действия требуются для перехода от 2-процентного повышения топливной эффективности в краткосрочной перспективе к 3-процентному повышению в долгосрочной перспективе. Он сказал, что когда он вернется с совещания, его правительство спросит, почему, если цель в 3 % является достижимой, она не была определена в качестве краткосрочной цели (до 2012 года), а если ее невозможно

достигнуть в короткий срок, то какие дополнительные действия требуются для того, чтобы обеспечить ее выполнение в более длительный срок. Обратив внимание на то, что некоторые программы уже находятся в процессе реализации, включая Sesar и NextGen, а также на проведение исследований будущего авиастроения, член Группы поинтересовался, будут ли эти программы способствовать достижению 3-процентного повышения топливной эффективности, или же потребуются какие-то другие меры, например, использование биологического топлива. Высказав сожаление, что РГ 4 не удалось разрешить дилемму выбора 2020 или 2025 года в качестве срока, намеченного для достижения среднесрочной цели, он отметил, что это снизило ценность предложения. Несмотря на то, что у него лично не имелось никаких предпочтений и он мог поддержать любой вариант, он бы предпочел, если бы ГМАИК определила конкретный срок, а не диапазон сроков 2020/2025 для достижения среднесрочной цели. Также поинтересовавшись, каким образом были сформулированы долгосрочная цель по повышению топливной эффективности на 3 % и более амбициозная цель по обеспечению углеродно-нейтрального прироста, член Группы указал на то, что, насколько он понимает, разрыв между двумя целями будет преодолен за счет использования биологического топлива и применения рыночных мер.

3. Напомнив, что Рабочая группа предложила установить среднесрочную цель по повышению топливной эффективности в диапазоне от 2 до 2,5 %, сопредседатель РГ 4 отметила, что члены Группы сочли 2-процентное повышение достижимым; цифра 2,5 % была определена для тех государств, которые хотели продемонстрировать стремление к большему, внедряя новые технологии и процедуры управления воздушным движением. Она не учитывала использование биологического топлива и применение рыночных мер. Эти средства необходимо использовать для достижения целей, свидетельствующих о стремлении к большему. Что касается намеченного срока реализации среднесрочной цели, сопредседатель отметила заинтересованность Рабочей группы в приведении его в соответствие с процессом Рамочной конвенции ООН по изменению климата (РКИК ООН), где в качестве намеченного срока достижения среднесрочной цели используется 2020 год. 2025 год был также включен в предложение ввиду возможного стремления отдельных государств к большему и с учетом того, что вывод некоторых новых технологий на рынок требует больше времени. Подчеркнув, что эта проблема не была решена в рамках РГ 4, сопредседатель заявила, что можно вернуться к вопросу о намеченном сроке реализации после 15-й Конференции Сторон (COP15) РКИК ООН в декабре 2009 год.

4. Один из членов Группы подтвердил, что ИКАО следует четко определить, какие конкретные и важные цели могли бы быть реализованы в пределах срока, определенного РКИК ООН для среднесрочных целей, т. е. до 2020 года, а также указать, какие более амбициозные цели могли бы быть достигнуты, если бы в качестве срока был выбран 2025 год.

5. Заявив, что все цифры пока носят предварительный характер, другой член Группы подчеркнул, что они не могут быть подтверждены до тех пор, пока не начнется фактическая реализация целей. По его мнению, необходимо зарезервировать возможность для пересмотра цифр и их возможной корректировки после 2012 года, так как к этому времени станет понятно, достижимы ли, по крайней мере, краткосрочные цели. В 2012 году ИКАО могла бы решить, чего может добиться авиационный сектор в среднесрочном интервале до 2020/2025 года. Несмотря на то, что, по мнению члена Группы, 2025 год является более оптимальным сроком для реализации среднесрочных целей, поскольку он дает государствам и международному авиационному сообществу около 15 лет для того, чтобы поставить на поток новые технологии, в частности, в области управления воздушным движением, он отметил, что необходимо оставить диапазон 2020/2025 в качестве намеченного срока достижения среднесрочных целей в целях обеспечения компромисса и консенсуса.

6. Согласившись с этой позицией, другой член Группы предложил дополнить текст, предусмотрев пересмотр цифр в контексте будущих изменений, в частности, технологических прорывов, в тот момент времени, когда Организация будет в состоянии определить, достижимо ли сокращение потребления топлива на предложенную величину. Он указал на то, что этот пересмотр можно провести в соответствии с положениями IP/1 ("Прогнозы эмиссии CO<sub>2</sub> глобальной авиацией до 2050 года").

7. Затем Секретарь ГМАИК провел сравнение сценариев 1–6 Целевой группы по моделированию и базам данных (MODTF) Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) (документ IP/1), сценария В США (документ IP/12) и предложения Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) (документ IP/6) в части сжигания топлива с использованием 2006 года в качестве базового. Он отметил, что, по оценкам MODTF, в 2006 году объем сжигаемого топлива составит 187 млн т. Секретарь ГМАИК напомнил, что пессимистический сценарий – сценарий 1 ("нулевой") – исходит из допущения об отсутствии улучшений в авиастроительных технологиях, помимо уже существующих, и отсутствии улучшений в результате инвестиций CNS/ATM или запланированных инициатив, таких, как NextGen и SESAR. Сценарий 6 (Оптимистическое технологическое и эксплуатационное совершенствование) представляет собой другую крайность: он исходит из допущения о том, что, в дополнение к последним инициативам CNS/ATM, включая NextGen и SESAR, будет иметь место оптимистическое сокращение сжигания топлива на 1,5 % в год для всех воздушных судов, вводимых в эксплуатацию после 2006 года, вплоть до 2036 года, а также дополнительное оптимистическое улучшение эксплуатационных характеристик всех воздушных судов на 3,0, 6,0 и 6,0 % к 2016, 2026 и 2036 году соответственно. Секретарь ГМАИК отметил, что согласно сценарию В США краткосрочная цель была скорректирована для отражения ухудшения экономической конъюнктуры. Сценарий опирался на оптимистическую тенденцию по улучшению характеристик новых воздушных судов на те же 1,5 % в год – высокая эффективность эксплуатации в США, которая через пять лет получит глобальное распространение; кроме того, цена на топливо была очень высокой, что вело к снижению спроса, поскольку цена перекладывалась на потребителя в форме цены на билет. Он отметил, что если бы в качестве намеченного срока реализации среднесрочной цели был выбран 2020 год, то в рамках сценария 1 MODTF в 2020 году ожидаемый рост объема сжигаемого топлива составил бы 88 % от уровня 2006 года; иными словами, он увеличился бы почти вдвое. Согласно сценарию 6 MODTF рост составил бы 63 %. Согласно сценарию В США он оценивается на уровне 29 %. ИАТА предложила своим членам-авиаперевозчикам поддерживать углеродную нейтральность, хотя они и не договорились по поводу сроков (2020 или 2025 год).

8. Секретарь ГМАИК сообщил, что в 2050 году объем сжигаемого топлива должен увеличиться почти в восемь раз относительно уровня 2006 года согласно сценарию 1 MODTF. Однако он отметил, что ГМАИК счел этот сценарий нереалистичным, поскольку природа авиации предусматривает постоянное совершенствование. Сценарий 6 (самый оптимистический) предусматривает трехкратный рост объема сжигаемого топлива по сравнению с 2006 годом. Согласно сценарию В США увеличение объема сжигаемого топлива составит 72 %. Секретарь ГМАИК напомнил в этой связи, что в соответствии с предложением ИАТА авиационный сектор планирует коллективными усилиями сократить свою эмиссию CO<sub>2</sub> к 2050 году на 50 % по сравнению с уровнями 2005 года.

9. Отметив, что экологическое сообщество нацелено на сокращение фоновых уровней концентрации CO<sub>2</sub>, секретарь ГМАИК указал на то, что для этого необходимо сократить совокупный объем CO<sub>2</sub>, выбрасываемый в атмосферу из всех источников. Тем не менее, из числа различных предложений, сделанных в адрес GIACC/4, единственным предложением, способным, как представляется, сократить совокупную эмиссию CO<sub>2</sub>, является предложение ИАТА,

относящееся к периоду с 2025 по 2050 год, когда авиакомпании перейдут от углеродной нейтральности к фактическому сокращению выбросов. Он подчеркнул, что необходимо помнить о том, как различные сценарии соотносятся друг с другом с точки зрения ожидаемых результатов.

10. Сопредседатель РГ 4 подтвердила, что некорректно сравнивать яблоки и апельсины. Хотя ИАТА предлагает в долгосрочной перспективе 50-процентное сокращение нетто-выбросов CO<sub>2</sub> к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года, она также предлагает повышение топливной эффективности в среднем на 1,5 % в год в краткосрочной перспективе и дальнейшее повышение в среднем на 1,5 % в год в среднесрочной перспективе, что в действительности ниже любых из показателей, обсуждавшихся РГ 4. Сравнение, проведенное секретарем, заставляет думать, что ИАТА преследует более амбициозные цели, нежели ГМАИК, хотя в действительности верно обратное.

11. Согласившись с тем, что сценарий ИАТА содержит и другие элементы, выходящие за пределы технологий, секретарь ГМАИК напомнил о том, что в своем документе (IP/6) Группа охарактеризовала свои представления о времени появления на рынке альтернативных видов топлива. Он подчеркнул, что ИКАО и авиационный сектор будут оцениваться экологическим сообществом с точки зрения степени сокращения авиационной эмиссии парниковых газов в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе вне зависимости от того, какие меры используются для обеспечения этого сокращения (технологии, совершенствование эксплуатационных характеристик, эффекты АТМ и пр.). Секретарь ГМАИК отметил, что если бы ГМАИК рассматривала в качестве средства повышения топливной эффективности только технологии, то наблюдался бы существенный рост объема сжигаемого топлива, пока Группа не приняла бы во внимание некоторые другие меры, как это сделала ИАТА, или не установила более жесткую технологическую цель.

12. Один из членов Группы одобрил этот подход, так как было очевидно, что какие бы цели не разрабатывались ГМАИК, их будут сравнивать с отраслевыми целями, и не только COP15, но и международное авиационное сообщество и весь мир в целом. Заявив, что Группа не может рекомендовать цели, находящиеся ниже целей, которые отрасль сочла достижимыми, он подчеркнул, что, как бы это ни было трудно, ГМАИК должна попытаться добавить те элементы, которые отрасль включила в свои сценарии, а именно топливную эффективность, технологические и эксплуатационные улучшения, а также использование альтернативных видов топлива и рыночных мер, и определить, будут ли они тогда как минимум оправдывать ожидания отрасли.

13. Секретарь ГМАИК сказал, сославшись на свои недавние разговоры с представителями авиационной отрасли, что они хотели бы, чтобы рабочий процесс ГМАИК обеспечил бы им возможность, работая в рамках ИКАО, выполнить свои цели и обеспечить углеродную нейтральность. Он подчеркнул, что при обсуждении глобальных желательных целей ГМАИК необходимо помнить о том, что членами ИАТА являются 226 авиакомпании, на долю которых приходится 93 % международных коммерческих пассажиро-километров.

14. По словам сопредседателя РГ 4, Рабочая группа признала, что сама по себе топливная эффективность не поможет обеспечить углеродно-нейтральный прирост.

15. Один член Группы отметила, что с самого начала своего существования ГМАИК понимала необходимость демонстрации того, что ее желательные цели являются столь же, если не более амбициозными, чем отраслевые цели в соответствующих государствах членов Группы. Обратив внимание на значительное сокращение разрыва между целями ИАТА и тем, что может предложить ГМАИК, она сказала, что для определения степени консенсуса требуется видеть текст рекомендаций Группы. Член Группы отметила, что если данные ИКАО по топливной

эффективности точнее данных ИАТА, то разрыв, который нужно урегулировать путем применения рыночных мер и использования биологического топлива, будет меньше, так как через топливную эффективность можно добиться большего, чем прогнозировала ИАТА. Хотя она продолжает считать, что в долгосрочной перспективе между ростом топливной эффективности и некоторыми более амбиционными долгосрочными целями будет существовать разрыв, это не должно останавливать ГМАИК в определении таких целей.

16. Обратив внимание на наличие существенных расхождений между различными данными и прогнозами, другой член Группы заявил, что несколько преждевременно говорить о том, чей прогноз более надежен и составляет прочную основу, которую следует взять на вооружение; необходимо дальнейшее изучение этого вопроса. Упомянув часто повторяющиеся заявления о том, что ГМАИК следует утверждать более агрессивные или амбициозные цели, он подчеркнул, что это невозможно сделать без прочной основы. Согласившись с тем, что Группе следует сосредоточить свои усилия на том, чего легче добиться в краткосрочной перспективе, член Группы заявил, что в будущем, когда позволят условия, можно было бы утверждать более амбициозные цели, которые будут более реалистичными и более жизнеспособными. Он отметил, что если бы ГМАИК принимало решение в отношении таких целей сейчас, без соответствующей научной основы, они выглядели бы не очень убедительно и не были приняты правительствами различных стран.

17. Поддержав сопредседателя РГ 4 в том, что она сказала по поводу сравнения яблок и апельсинов, один из членов Группы заявил, что ожидаемое увеличение объема сжигаемого топлива на 290 % к 2050 году согласно сценарию 6 MODTF (Оптимистическое технологическое и эксплуатационное совершенствование) не учитывает воздействие рыночных мер и использования биологического топлива. Подчеркнув, что правительства осознают свою ответственность и хотят обеспечить прогресс в урегулировании проблемы изменения климата, он отметил, что все предлагали амбициозные цифры. То, что обсуждала ГМАИК, является целесообразным и может повлиять на изменение глобального климата.

18. Упомянув о том, что многие ошибочно считают, что COP15 будет судить об ИКАО исходя из Программы действий ГМАИК, член Группы отметил, что все совсем наоборот. ИКАО следует пересмотреть свою Программу действий для авиационного сектора в свете экономических мер, которые будут утверждены на COP15. Согласившись с необходимостью периодического пересмотра глобальных желательных целей ГМАИК в контексте технологических прорывов, он подчеркнул, что эту идею можно отразить в Программе действий Группы. Член Группы выступил в поддержку глобальных желательных целей в форме повышения топливной эффективности, предложенных в докладе РГ 4, и согласился с необходимостью сообщать широкой общественности о применении дополнительных мер, которые окажут положительное воздействие на приведенные в докладе цифры.

## **Пункт 1 повестки дня. Административные вопросы**

### **Рабочие договоренности**

19. В ответ на запрос г-на Юаня Джи (Китай) председатель сообщил, что его советник г-н Гошун Сунь может принять непосредственное участие в обсуждении Группой проекта доклада ГМАИК.

**Пункт 4 повестки дня. Обсуждение задач, сформулированных в ходе предыдущих сессий, и завершения процесса представлением доклада Совету**

**Обсуждение доклада ГМАИК: первоначальное рассмотрение рекомендованной Программы действий**

20. Затем Группа провела первоначальное рассмотрение первого раздела проекта доклада ГМАИК, озаглавленного *"Обзор рекомендованной ГМАИК Программы действий"*. Большая часть раздела взята из документа *"Направление дальнейших действий в рамках процесса ГМАИК"*, который был единодушно утвержден на GIACC/3 (см. приложение А к документу GIACC/3-SD/3). Было отмечено, что РГ 4 и РГ 5 подготовили тексты, которые будут вставлены в указанный первый раздел, а также во второй раздел (*"Рекомендации"*) и третий, описательный раздел.

21. Группа согласилась с тем, что заголовок первого раздела следует изменить следующим образом: *"Рекомендованная ГМАИК Программа действий"*. Во время последовавшего подробного каждого из пунктов документа предлагались различные поправки, наиболее существенные из которых представлены ниже. Предложенные изменения затем были по возможности обобщены и стали для Группы предметом дальнейшего обсуждения на следующий день.

**Пункт 1**

**ГМАИК пришла к общему согласию по поводу того, что ИКАО и Договаривающиеся государства должны стремиться к ограничению или сокращению воздействия авиационных выбросов парникового газа, создаваемых международной гражданской авиацией, на глобальный климат.**

Группа согласилась с тем, что нужно добавить сильное и четкое введение, отражающее признание Группой всей важности вопроса и необходимости в разработке Программы действий, а также уточнить формулировки, сделав их более красочными и более ориентированными на конкретные действия, с тем чтобы они оказывали более сильное воздействие на читателей. Она также согласилась с необходимостью включения принципов отсутствия дискриминации и общей, но дифференцированной ответственности, упомянутых в третьем пункте, которые послужат ориентиром для деятельности по ограничению или сокращению авиационной эмиссии парниковых газов. Подразумевается, что включение указанных принципов в первый пункт сделает очевидной потребность опираться на них в последующих пунктах, поскольку они будут распространяться на весь текст Программы действий. Было предложено три возможных варианта отражения указанных принципов: "в признание", что соответствует формулировкам п. 3 преамбулы к добавлению К к резолюции Ассамблеи А36-22; "в соответствии с", что представляется более сильной формулировкой; и "с учетом" – компромиссный вариант.

Несмотря на предложение включить ссылку на развитые страны как инициаторов урегулирования проблемы эмиссии – заявление, которое часто используется в решениях по изменению климата в рамках РКИК ООН, Группа решила представить этот текст в скобках с учетом высказанных мнений о том, что его не следует включать, так как он не используется в добавлении К к резолюции Ассамблеи А36-22 и покрывается принципом CBDR. Было подчеркнуто, что первое предложение должно отражать общее стремление противодействовать изменению климата. Последующая ссылка на указанные принципы отражает тот факт, что не все государства будут одновременно применять одни и те же меры.

## Пункт 2

**Несмотря на значительное повышение топливной эффективности, достигнутое авиационным сектором, ГМАИК признает, что глобальный рост воздушного сообщения, вероятно, перевесит выигрыш от повышения топливной эффективности, приводя к ежегодному увеличению общего объема сжигаемого топлива. Для сдерживания этого прогнозируемого увеличения объема топлива, сжигаемого международной авиацией, требуются дополнительные меры.**

Было высказано мнение о том, что, поскольку международная авиация в результате текущего глобального экономического кризиса не растет, а сокращается, пункт следует изменить, отразив влияние кризиса. Также предлагалось уточнить, что дополнительные меры потребуются для борьбы с эмиссией парниковых газов, связанной с ожидаемым увеличением воздушного движения.

Сопредседатель РГ 4 порекомендовала заменить термин "глобальный рост" на термин "международный рост" для отражения того, что это касается только международных, а не внутренних международных перевозок. Кроме того, председатель РГ 5 предложил добавить слово "значительно" перед словом "перевесит", чтобы предупредить о серьезных последствиях непринятия мер.

## Пункт 3

**ГМАИК признает принципы отсутствия дискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.**

Этот пункт был объединен с первым пунктом.

## Пункт 4

**ГМАИК рекомендует принять стратегию коллективного усилия на основе глобальных желательных целей.**

Было предложено удалить слово "коллективного" ввиду его неопределенности и того, что оно отражает только общую, но не дифференцированную ответственность государств. Кроме того, было предложено изменить этот пункт, включив ссылку на стремление к достижению глобальных желательных целей для отражения того, что эти цели периодически пересматриваются, оцениваются и уточняются.

## Пункт 5

**Краткосрочная цель, согласованная ГМАИК, заключается в повышении топливной эффективности эксплуатируемого парка воздушных судов в среднем на 2 % в год, при этом показатель рассчитывается на основе объема топлива, использованного на один коммерческий тонно-километр.**

Было предложено изменить пункт, сделав ссылку на 2012 год как согласованный срок, намеченный для достижения краткосрочной цели.

## Пункт 6

**ГМАИК согласилась продолжить выработку целей в виде топливной эффективности на средне- и долгосрочную перспективу. [Добавить обновление по итогам GIACC/4].**

Группа согласилась изменить пункт, включив в него ссылку на рекомендацию РГ 4 о ежегодном повышении топливной эффективности в диапазоне от 2 до 2,5 % в период с 2013 по 2020/2025 год и в диапазоне от 2 до 3 % в период с 2021/2026 года по 2050 год.

### **Включение нового пункта**

Напомнив о том, что РГ 4 обсудила возможность использования в качестве базы для средне- и долгосрочных целей 2000 и 2005 годы, сопредседатель РГ 4 предложила добавить новый пункт, определяющий, что в качестве базового года будет использоваться 2005 год. В этой связи было отмечено, что 2005 год был выбран отраслью в качестве базового. Один из членов Группы, однако, отметил нерелевантность вопроса о выборе базы при рассмотрении ежегодного повышения топливной эффективности, хотя она может оказаться уместной при рассмотрении долгосрочных целей.

### **Включение нового пункта**

Группа согласилась добавить новый пункт, сообщающий о том, что цели будут периодически пересматриваться в свете научных и технологических прорывов, и ссылающийся на потребность в крупных инвестициях в технологическое развитие для достижения этих целей, как указывалось в заключительных замечаниях MODTF, содержащихся в приложении С к документу WP/2. Высказав возражение против ссылки на пересмотр, один из членов Группы отметил, что это ослабило бы заключение ГМАИК по поводу целей.

## Пункт 7

**Помимо целей в отношении топливной эффективности, следует рассмотреть возможности определения дополнительных целей, выходящих за пределы топливной эффективности, чтобы обозначить сильное стремление к разрешению проблемы эмиссии, включая цели в отношении углеродной нейтральности. [Добавить обновление по итогам GIACC/4].**

Группа согласилась с необходимостью усилить этот пункт, чтобы отразить предложения в отношении желательных целей. Хотя было высказано предложение о ссылке на страны приложения I после ссылки на сильное стремление, чтобы обеспечить соответствие статье 2.2 Киотского протокола, оно не было принято в свете выраженного мнения о том, что не следует исключать страны, не попавшие в приложение I, из процесса реализации целей, выходящих за пределы топливной эффективности. Один из членов Группы подчеркнул, что ГМАИК проводит работу не в рамках РКИК ООН, а в рамках ИКАО, которые не используют концепцию стран приложения I. Другой член Группы отметил, что государства должны занимать одну и ту же позицию в отношении изменения климата в различных организациях.



## Пункт 8

**В соответствии с рекомендованной стратегией цели не будут подразумевать принятие отдельными государствами конкретных обязательств. Различающиеся условия, возможности и исторический вклад развитых и развивающихся стран в накопление антропогенного CO<sub>2</sub> в атмосфере в результате авиационной эмиссии парниковых газов будут определять, какой вклад должно вносить каждое государство в достижение глобальных целей.**

Было предложено удалить слово "исторический" из второго предложения, чтобы обеспечить соответствие третьему пункту документа *"Направление дальнейших действий в рамках процесса ГМАИК"*, который был единодушно утвержден на GIACC/3 (см. приложение А к документу GIACC/3-SD/3).

## Пункт 9

**ГМАИК рекомендует Совету утвердить разработанную ГМАИК корзину мер, из которых государства могут выбирать необходимые им, включая меры по облегчению доступа к помощи, в частности для развивающихся стран. ГМАИК представила исходную таблицу, отражающую корзину мер, которую можно продолжать разрабатывать в рамках ИКАО. ГМАИК также рекомендует ИКАО продолжить разработку и, при необходимости, обновление руководящих указаний для государств по принятию этих мер.**

Предложения изменить первое предложение, указав на корзину мер, из которых государства могут выбирать необходимые им применительно к своим перевозчикам-резидентам, отраслям или рынкам или в рамках действий, основанных на взаимной договоренности, были отклонены. Тем не менее, Группа согласилась включить ссылку на различные меры, указанные в докладе РГ 2 (GIACC/3-WP/3).

В ответ на высказанные одним из членов Группы опасения, что ссылка на меры по оказанию содействия развивающимся странам является недостаточной, было решено включить мнения, обозначенные в указанном докладе. Предложения сделать ссылку на разработку механизма действий по оказанию помощи развивающимся странам или предоставлению технической помощи развивающемуся миру, включая процесс отчетности, были отклонены. Совет добавить предложение, указывающее на то, что ГМАИК также рекомендует государствам не применять никаких мер к эксплуатантам из других государств без взаимной договоренности, также не нашел поддержки, равно как и совет добавить предложение, отражающее принцип РКИК ООН о том, что меры, принимаемые в целях противодействия изменению климата, включая меры одностороннего характера, не должны использоваться как средство произвольной или неоправданной дискриминации или замаскированного ограничения международной торговли (см. п. 5 статьи 3 РКИК ООН). Председатель GIACC/4 в этой связи обратил внимание на необходимость помнить о задачах, стоящих перед Группой, а именно о разработке Программы действий. Последняя не является ни перечнем международных принципов, ни перечнем действий, предпринятых или планируемых отраслью. Один член Группы высказал обеспокоенность тем выводом, который можно сделать, если Программа действий будет содержать ссылку на указанный принцип РКИК ООН, а именно, что односторонние действия, которые не используются как средство произвольной или неоправданной дискриминации или замаскированного ограничения международной торговли, могут оказаться уместными, даже если не соответствуют принятому подходу.

**Включение нового пункта**

Группа согласилась включить новый пункт для отражения остающихся разногласий по поводу применения рыночных мер с выходом за пределы государственных границ.

**Включение нового пункта**

Группа согласилась добавить пункт, отражающий рекомендацию РГ 5 об учреждении процесса разработки глобального секторального подхода к применению рыночных мер в международной авиации с учетом заключений совещания высокого уровня и итогов COP15 РКИК ООН, для того чтобы иметь возможность реализовать этот процесс в срочном порядке.

**Включение нового пункта**

Группа согласилась добавить пункт в соответствии с рекомендацией РГ 5 о том, что Совет ИКАО должен обеспечить, чтобы в рамках такого секторального подхода надлежащим образом были решены основные вопросы, касающиеся применения рыночных мер, и, в частности, чтобы а) в полной мере учитывались принципы отсутствия дискриминации и равных и справедливых возможностей, закрепленные Чикагской конвенцией; б) в полной мере учитывались конкретные обстоятельства и различающиеся возможности каждого государства и региона; в) выбирались лишь наиболее действенные и эффективные меры; г) облегчалось соблюдение отраслью норм законодательства; д) проводилось согласование рыночных мер и исключалось их дублирование; и е) учитывались аспекты географического охвата.

**Пункт 10**

**ГМАИК рекомендует Совету попросить государства разрабатывать и обнародовать планы действий, излагающие предложенный в соответствующем государстве подход к его вкладу, и представлять эти планы в ИКАО.**

Поступило предложение заменить слово "попросить" на слово "призывать", чтобы отразить добровольный характер действий, предпринимаемых для реализации глобальных желательных целей.

Сопредседатель РГ 4 порекомендовала внести дополнительные изменения в этот пункт, включив ссылку на минимальное пороговое значение для отчетности перед ИКАО, например, 0,25 % от совокупного количества международных коммерческих тонно-километров (КТК), чтобы провести границу между государствами, имеющими сильный авиационный сектор, которые будут обязаны представить свои планы действий в ИКАО, и государствами, имеющими менее развитый сектор, на которые не будет возложено такое обязательство. Эта возможность была предложена РГ 1 в ее докладе (GIACC/3-WP/2), рассмотренном на третьем совещании. Было отмечено, что минимальный порог, составляющий 0,25 % от совокупного количества международных КТК, вовлечет в процесс тридцать крупнейших авиационных государств (оцениваемых по доле в совокупном количестве КТК). Также было отмечено, что определение минимального порога представляет собой способ признать то бремя, которое может возложить требование по отчетности на развивающиеся страны с небольшим сектором международной авиации.

С учетом выраженного мнения о том, что такой минимальный порог противоречит разграничению между странами приложения I и остальными странами, проведенному РКИК ООН, и что не следует устанавливать никакие критерии для отчетности, поскольку государства только поощряются к представлению своих планов действий в ИКАО, было решено вернуться к этому вопросу позднее.

### **Пункт 11**

**ГМАИК рекомендует Совету дать Секретариату указание по разработке и применению в рамках статьи 67 Конвенции механизма ежегодного сбора данных государств о контроле и реализации для измерения и оценки прогресса на пути достижения глобальных желательных целей.**

Этот пункт не подвергся изменениям.

### **Пункт 12**

**ГМАИК также рекомендует Совету попытаться разработать средства по обеспечению технической помощи в процессе отчетности, в частности развивающимся странам.**

Этот пункт не подвергся изменениям.

### **Включение нового пункта**

Поступило предложение включить проект рекомендации 2 ГМАИК ("Обратиться к САЕР с просьбой продолжить изучение вопроса о разработке стандарта эмиссии CO<sub>2</sub> для самолетных двигателей") в Программу действий, чтобы продемонстрировать стремление ИКАО решить проблему авиационных выбросов. В этой связи вице-председатель GIACC/4 отметил, что рекомендации являются вспомогательными мерами, способствующими реализации пунктов, содержащихся в Программе действий.

Обратив внимание на п. 4.1 документа IP/2, начальник Сектора экологии (С/ENV), выполняющая также обязанности секретаря Комитета по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), указала на то, что по запросу GIACC/3 САЕР активно обсуждал разработку стандарта авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> и пришел к следующему первоначальному заключению: одно из основных соображений при решении этой проблемы заключается в том, что любой стандарт должен применяться к воздушным судам, а не только к двигателям; разработка и применение точной методики может оказаться более легкой задачей, если она нацелена на новые воздушные суда и применяется только к ним; важно избегать показателей и методик, которые могут способствовать ложным стимулам и контрпродуктивному воздействию на разработку самолетов/двигателей; и необходимо учитывать эксплуатационные аспекты, чтобы избежать непреднамеренных последствий. В свете этого уточнения было предложено добавить новый пункт, рекомендующий Совету попытаться разработать стандарт эмиссии CO<sub>2</sub> для новых воздушных судов, и Группа поддержала это предложение. Группа также согласилась продолжить обсуждение этого вопроса при рассмотрении проекта рекомендации 3.

### **Пункт 13**

**ИКАО должна раз в три года представлять доклад о кумулятивном прогрессе, достигнутом государствами на глобальном уровне.**

Группа согласилась внести в этот пункт изменения, уточняющие, что ИКАО будет раз в три года представлять Ассамблее доклад о достигнутом прогрессе.

**Обсуждение доклада ГМАИК: первоначальное рассмотрение проектов рекомендаций для Совета ИКАО**

22. Группа приступила к рассмотрению рекомендаций для Совета ИКАО, содержащихся во втором разделе проекта доклада ГМАИК.

23. Группа согласилась добавить следующий вводный параграф: "ГМАИК представляет вниманию Совета данную Программу действий с тем, чтобы она могла быть рассмотрена и проанализирована на запланированном совещании высокого уровня". Она также согласилась включить новую первую рекомендацию в следующей редакции: "Одобрить Программу действий и рассмотреть рекомендованные ниже действия по реализации Программы".

**Рекомендация 1 (перенумерованная рекомендация 2)**Первоначальный текст

Обратиться к САЕР с просьбой о пересмотре сроков составления докладов и прогнозов по международной авиации и изменению климата с тем, чтобы сблизить их с графиком РКИК ООН там, где это возможно.

Группа утвердила данную рекомендацию без каких-либо изменений.

**Рекомендация 2 (перенумерованная рекомендация 3)**Первоначальный текст

Просить САЕР разработать новый показатель топливной эффективности, который будет лучше всего отражать фактические результаты международной авиации в части эмиссии CO<sub>2</sub>, а также в полной мере учитывать смягчающий эффект от применения альтернативных видов топлива по мере появления их на рынке.

Заметив, что САЕР уже занимается разработкой нового показателя топливной эффективности, C/ENV предложила скорректировать формулировку пункта, предусмотрев обращение к Комитету с просьбой продолжить разработку такого показателя, и ее предложение было поддержано. Она также подчеркнула необходимость определения соответствующего графика. Председатель GIACC/4 отметил в этой связи, что график будет определен Советом. Группа согласилась добавить слово "в срочном порядке" перед словом "разработать", для того чтобы подчеркнуть важность задачи.

Текст с внесенными в него изменениями

Просить САЕР продолжить в срочном порядке разработку нового показателя топливной эффективности, который будет лучше всего отражать фактические результаты международной авиации в части эмиссии CO<sub>2</sub>, а также в полной мере учитывать смягчающий эффект от применения альтернативных видов топлива по мере появления их на рынке.

**Рекомендация 3** (перенумерованная рекомендация 4)

Первоначальный текст

Просить САЕР продолжить рассмотрение вопроса о разработке стандарта эмиссии CO<sub>2</sub> для самолетных двигателей.

Группа согласилась добавить слово "в срочном порядке" после слова "разработке", для того чтобы подчеркнуть важность задачи. Председатель GIACC/4 предложил указать в скобках формулировки, использованные в новом соответствующем пункте Программы действий, а также формулировки, предложенные в ходе дискуссии, и вернуться к этому вопросу позднее, что было поддержано.

Текст с внесенными в него изменениями

Просить САЕР продолжить рассмотрение вопроса о разработке стандарта эмиссии CO<sub>2</sub> для самолетных двигателей. [ГМАИК также рекомендует Совету [просит САЕР исследовать целесообразность] заняться разработкой стандарта эмиссии CO<sub>2</sub> для новых воздушных судов].

**Рекомендация 4** (перенумерованная рекомендация 5)

Первоначальный текст

Просить САЕР провести дальнейшее исследование чистых экологических преимуществ использования альтернативных видов топлива на протяжении жизненного цикла, разработать методы надежной количественной оценки этих преимуществ и включить их в используемый в настоящее время показатель топливной эффективности после появления необходимой информации.

Предложение, сделанное C/ENV и поддержанное несколькими членами Группы, заключалось в том, чтобы удалить эту рекомендацию, поскольку ее покрывает рекомендация 3 и поскольку вопросом жизненного цикла альтернативных видов топлива занимаются структуры, не входящие в состав САЕР, в частности, Инициатива США по альтернативным видам топлива для коммерческой авиации (CAAFI), Европейский экологически устойчивый метод использования альтернативного топлива и энергии в авиации (SWAFEA) и Межправительственная панель по изменению климата (IPCC). Секретариат предоставил бы САЕР информацию об анализе жизненного цикла альтернативных видов топлива, с тем чтобы она могла быть использована при выработке показателя топливной эффективности. Некоторые члены Группы выступили против удаления рекомендации 4 и в качестве альтернативы предложили обратиться к САЕР с просьбой о получении данных по чистым экологическим преимуществам использования альтернативных видов топлива на протяжении жизненного цикла и распространению этих данных в пределах ИКАО. Было решено оставить это предложение в скобках.

Текст с внесенными в него изменениями

[Обратиться к САЕР с просьбой о получении от прочих задействованных организаций данных по чистым экологическим преимуществам использования альтернативных видов топлива на протяжении жизненного цикла и предоставить эти данные ИКАО.]

**Рекомендация 5** (перенумерованная рекомендация 6)Первоначальный текст

Просить САЕР определить стандартный средний вес пассажиров (в разрезе перевозчиков, обслуживающих конкретный маршрут), который будет использоваться для расчета показателя топливной эффективности.

Эта рекомендация не подверглась изменениям.

**Рекомендация 6** (перенумерованная рекомендация 7)Первоначальный текст

Поручить Секретариату ИКАО разработать и применить в рамках статьи 67 Конвенции механизм ежегодного сбора данных государств о контроле и реализации для измерения и оценки прогресса на пути достижения глобальных желательных целей.

Эта рекомендация не подверглась изменениям.

24. Члены ГМАИК договорились продолжить рассмотрение проектов рекомендаций в ходе совещания на следующий день.

— КОНЕЦ —