



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

### ЧЕТВЕРТОЕ СОВЕЩАНИЕ

(МОНРЕАЛЬ, 25–27 МАЯ 2009 ГОДА)

### ОБЗОР РАССМОТРЕННЫХ ВОПРОСОВ — ДЕНЬ 3

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

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

1. Группа возобновила рассмотрение рекомендаций для Совета ИКАО, содержащихся во втором разделе проекта доклада ГМАИК. Было предложено внести ряд поправок в рекомендации 7–10, как отражено ниже. Остальные рекомендации не были рассмотрены по причине нехватки времени.

**Рекомендация 7** (перенумерованная рекомендация 8)

#### Первоначальный текст

Просить государства-члены ежегодно представлять в ИКАО в согласованном формате информацию о потреблении топлива и воздушном движении в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции.

В ответ на предложения заменить слово "просить" словом "призывать" и указать стартовый срок секретарь ГМАИК пояснил, что статья 67 Чикагской конвенции устанавливает обязанность по представлению такой информации. Затем поступило предложение изменить этот пункт с тем, чтобы просить государства-члены продолжать представлять такую информацию. На поднятый вопрос о необходимости оказания развивающимся странам финансовой помощи в представлении информации в ИКАО вице-председатель GIACC/4 отметил, что этот аспект освещен в рекомендации 9.

**Рекомендация 8** (перенумерованная рекомендация 9)

#### Первоначальный текст

Попросить САЕР оказать Секретариату ИКАО содействие в разработке методик расчета и представления данных о ходе достижения государствами желательных целей, согласующихся в международном масштабе, носящих практическую направленность и признанных надежными соответствующими учреждениями ООН.

Было вновь упомянуто о том, что США представили документ IP/11 о возможном использовании радиолокационной информации для расчета и представления данных об объемах сжигаемого топлива. Поскольку радиолокационная информация уже имеется в наличии, можно просто ее представить, избежав затрат на создание новых программ сбора данных по потреблению топлива или новых инициатив в области моделирования данных. В ответ на высказанные опасения, что радиолокационная информация основана на определенных допущениях и что лучше использовать фактические данные, председатель GIACC/4 заявил, что Комитет по защите окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) определит целесообразность использования такой информации для расчета объемов сжигаемого топлива. Поступило предложение удалить последнюю фразу "и признанных надежными соответствующими учреждениями ООН" ввиду того, что ИКАО является учреждением ООН, уполномоченным на сбор информации. Также было предложено добавить слово "глобальных" перед словами "желательных целей".

### **Рекомендация 9** (перенумерованная рекомендация 10)

#### Первоначальный текст

Поручить Секретариату ИКАО продолжить оказание технической помощи государствам в сборе, мониторинге и представлении информации, в частности, развивающимся странам.

Было высказано предложение поместить эту рекомендацию после рекомендации 7 по причине наличия связи между этими двумя рекомендациями. Реагируя на следующее предложение об удалении слов "в частности", председатель GIACC/4 подчеркнул, что хотя именно развивающиеся страны более всего нуждаются в технической помощи, помощь следует предоставлять всем Договаривающимся государствам при необходимости.

Затем было сделано предложение изменить редакцию пункта следующим образом: "Поручить Секретариату ИКАО усилить оказание технической и финансовой помощи, в частности, развивающимся странам в соответствии с принципом CBDR, чтобы помочь им в сборе, мониторинге и представлении дополнительной информации". В этой связи было подчеркнуто, что развивающимся странам требуется не только техническая, но и финансовая помощь. За комментарием президента Совета, касающимся ограниченности финансовых ресурсов Организации, последовало реплика о том, что запрос необязательно предусматривает предоставление ИКАО дополнительных средств развивающимся странам – речь может идти об оказании последним содействия в заключении соглашений с международными финансовыми институтами.

Обратив внимание на то, что информация о потреблении топлива уже имеется в наличии, поскольку представляет собой основные операционные расходы всех авиаперевозчиков, начальник Сектора экономического анализа и баз данных (C/EAD) указала на то, что последним не составит труда представлять такие данные в соответствующие органы гражданской авиации. Затем она упомянула о семинарах, проведенных в различных регионах с целью обучения сотрудников органов гражданской авиации правильному заполнению форм для сбора данных, и соответствующему обучению на местах, проведенному для таких сотрудников в Штаб-квартире ИКАО.

### **Рекомендация 10** (перенумерованная рекомендация 11)

#### Первоначальный текст

Поручить Секретариату ИКАО продолжить разработку корзины мер, из которых государства могут выбирать необходимые им, включая меры по облегчению доступа к помощи, в частности для развивающихся стран.

Было предложено изменить этот пункт, сославшись на корзину мер, включающую меры помощи развивающимся странам. Кроме того, начальник Сектора экологии (С/ENV), также выполняющая обязанности секретаря САЕР, предложила объединить рекомендацию 14 ("Поручить Секретариату ИКАО и САЕР рассмотреть вопрос об определении приоритетных задач при обновлении циркуляра 303") с рекомендацией 10.

### **Включение новой рекомендации**

Председатель РГ 5 предложил вставить после рекомендации 10 вторую рекомендацию Рабочей группы по созданию процесса, обеспечивающего разработку глобальных секторальных рамок для внедрения рыночных мер, даже если она уже нашла свое отражение в Программе действий, а также включить другие рекомендации РГ 5 в третий, описательный раздел доклада ГМАИК.

2. Группа согласилась с тем, что, с учетом нехватки времени, рекомендации будут пересмотрены в свете высказанных комментариев и предложений и включены в состав обзора председателя (который будет также включать в себя описательный раздел доклада) для дальнейшего рассмотрения и доработки в течение двух следующих дней неформальных дискуссий. Было установлено, что рекомендации не будут носить столь же обязательный характер, как Программа действий, поскольку они не были единодушно утверждены на пленарном заседании ГМАИК.

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

3. Затем Группа рассмотрела пересмотренную версию проекта Программы действий, которая была подготовлена председателем, вице-председателем, секретарем ГМАИК и президентом Совета с учетом мнений, выраженных в ходе дискуссий предыдущего дня. Было предложено множество дополнительных изменений, наиболее существенные из которых отражены ниже. Они были включены в текст, который снова подвергся пересмотру со стороны ГМАИК в целом и узкой неформальной редакционной группы и в конечном итоге был единодушно утвержден ГМАИК. Согласованный текст Программы действий содержится в приложении к настоящему документу. Он отражает не только те позиции, в отношении которых был достигнут консенсус, но и те, которые были поддержаны, но не всеми.

### **Проект сводного текста п. 1 (после объединения с п. 3)**

**ГМАИК, признавая крайнюю важность решения проблемы изменения климата, разработала план действий для международной авиации и пришла к общему согласию по поводу того, что ИКАО и Договаривающиеся государства [, при возложении руководящей роли на развитые страны,] должны стремиться к ограничению или сокращению воздействия авиационных выбросов парникового газа, создаваемых международной гражданской авиацией, на глобальный климат с учетом принципов отсутствия дискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенных в Чикагской конвенции, а также принципов и положений об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.**

Несколько членов Группы указали на важность сохранения фразы "при возложении руководящей роли на развитые страны". Хотя развивающиеся страны изъявили желание сотрудничать с развитыми странами с целью решения проблемы воздействия международной гражданской авиации на изменение климата, РКИК ООН и Киотский протокол также

предусматривают дифференцированную ответственность. В частности, статья 2.2 Киотского протокола призвала страны приложения I работать через ИКАО над ограничением или сокращением своей авиационной эмиссии. Было отмечено, что некоторым государствам предстоит начать этот процесс, и данная фраза послужит весомым указанием на стремление ИКАО и Договаривающихся государств решать проблему авиационных выбросов.

Другие члены Группы высказались против сохранения фразы "при возложении руководящей роли на развитые страны", заявляя, что она является излишней, поскольку эта мысль уже отражена в уравнивании двух принципов – отсутствия дискриминации и CBDR. Было предложено два альтернативных варианта: "при возложении руководящей роли на более честолюбивые страны" и "при возложении руководящей роли на крупнейшие авиационные страны". После комментария о том, что вторая альтернатива не может быть поддержана, так как существуют ведущие развивающиеся страны, которые утверждают программы в области изменения климата, было заявлено, что первая альтернатива охватывает такие честолюбивые страны. Некоторые члены Группы посчитали, что ни одна из альтернатив не обеспечивает той же степени приверженности, что и фраза "при возложении руководящей роли на развитые страны".

Некоторые члены Группы не согласились с фразой "с учетом", вновь высказавшись в поддержку либо формулировки "признавая", использованной в п. 3 преамбулы добавления К к резолюции Ассамблеи А36-22, либо фразы "в соответствии с".

## **Проект сводного текста п. 2**

**Несмотря на значительное повышение топливной эффективности, достигнутое авиационным сектором, и воздействие текущего экономического кризиса, ГМАИК признает, что прогнозируемый рост международного воздушного сообщения перевесит выигрыш от традиционного повышения топливной эффективности, приводя к ежегодному увеличению общего объема сжигаемого топлива. Для решения проблемы эмиссии парниковых газов в результате этого прогнозируемого роста перевозок, осуществляемых международной авиацией, требуются дополнительные меры.**

Поступило предложение удалить слово "традиционного" как не несущее никакой дополнительной ценности. Один член Группы выступил против его удаления, отмечая, что текущие ожидания основываются на повышении топливной эффективности, которое можно определить в настоящее время. Они не учитывают будущие изменения. Вице-председатель GIACC/4 предложил заменить слово "традиционного" словом "прогнозируемого в настоящее время".

В ответ на последовавшее затем предложение об удалении слов "эмиссии парниковых газов в результате этого" председатель GIACC/4 отметил, что, согласно ожиданиям отрасли, в 2050 году существенный объем сжигаемого топлива будет приходиться на альтернативные виды топлива. Если удалить указанные слова, то можно будет подумать, что эмиссия, связанная со сжиганием топлива, будет такой же, как и прежде. Другой член Группы отметил, что тогда также можно будет подумать, что Группа заинтересована в ограничении роста международного воздушного сообщения, а не в решении проблемы эмиссии.

## **Проект сводного текста п. 3**

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

Вице-председатель GIACC/4 предложил заменить слово "усилия" на слово "усилий".

#### **Проект сводного текста п. 4**

**Краткосрочная цель на период до 2012 года, согласованная ГМАИК, заключается в повышении топливной эффективности эксплуатируемого парка воздушных судов, совершающих международные перевозки, в среднем на 2 % в год, при этом показатель рассчитывается на основе объема топлива, использованного на один коммерческий тонно-километр.**

Никаких комментариев в отношении данного пункта не поступило.

#### **Проект сводного текста п. 5**

**ГМАИК согласилась продолжить выработку целей в виде топливной эффективности на средне- и долгосрочную перспективу. В частности, Группа рекомендовала ежегодное повышение в диапазоне от 2 до 2,5 % в период с 2013 по 2020/2025 год. Что касается долгосрочной перспективы, Группа рекомендовала желательный глобальный темп повышения топливной эффективности в диапазоне от 2 до 3 % в год в период с 2021/2026 по 2050 год.**

Этот пункт был обновлен с учетом рекомендаций РГ 4. Рабочая группа согласилась рекомендовать диапазон вместо конкретного процента, поскольку это отражает стремление к большему, а не к минимально достижимому.

#### **Проект сводного текста п. 6**

**ГМАИК согласилась использовать в качестве базового 2005 год.**

Председатель РГ 4 напомнила о заинтересованности Рабочей группы в такой базе, которая необязательно была бы увязана с базой РКИК ООН или любым другим годом, но которая обеспечивала бы возможность продемонстрировать кумулятивный прогресс в достижении добровольных глобальных желательных целей. Было предложено два базовых года, 2000 и 2005, но поскольку только один член Группы высказался за 2000 год, этот член присоединился к остальным членам Группы и согласился рекомендовать в качестве базового 2005 год. Один член Группы заявил, что предпочитает использовать в качестве базового 2000 год. Другой член Группы вновь отметил нерелевантность вопроса о выборе базы при рассмотрении ежегодного повышения топливной эффективности, хотя она может оказаться уместной при рассмотрении долгосрочных желательных целей.

#### **Проект сводного текста п. 7**

**Эти цели устанавливаются на основе прогнозов, и ГМАИК рекомендует их периодический пересмотр в свете научных и технологических прорывов. Достижение этих целей потребует крупных инвестиций в технологическое развитие.**

Никаких комментариев в отношении данного пункта не поступило.

#### **Проект сводного текста п. 8**

**Помимо целей в отношении топливной эффективности, Группа рассмотрела цели, которые могли бы свидетельствовать о стремлении к большему. Применительно к среднесрочной перспективе центром дискуссии стала цель по обеспечению углеродно-нейтрального прироста к 2020/2025 году. Применительно к долгосрочной перспективе ГМАИК обсудила**

**сокращение углеродных выбросов. Консенсус не был достигнут ни в том, ни в другом случае, и ГМАИК рекомендует продолжить работу как над среднесрочными, так и над долгосрочными целями.**

Никаких комментариев в отношении данного пункта не поступило.

#### **Предложение о включении нового пункта**

Один член Группы предложил добавить новый пункт, указывающий на позицию ИАТА: "ГМАИК отмечает, что ИАТА, представляющая международных авиаперевозчиков, выразила стремление обеспечить углеродно-нейтральный прирост к 2025 году и 50-процентное сокращение эмиссии к 2050 году. Для достижения этих целей международной авиационной отрасли может потребоваться доступ к компенсации углеродных выбросов". Такой пункт отразил бы внешнюю перспективу, относительно которой можно было бы судить об ИКАО, а также заложил бы основу для добровольного применения более амбициозных мер. Было внесено предложение заменить слово "компенсации" на слово "рынку". Далее было предложено отразить в новом пункте именно те формулировки, которые использовала ИАТА при декларировании своих целей.

Заявив о предварительном характере информации, представленной ИАТА, и о значительном расхождении ее целей с целями ИКАО, один член Группы указал на то, что этот пункт не следует включать в Программу действий. Другой член Группы отметил, что его включение было бы дискриминационным по отношению к прочим отраслевым ассоциациям, которые предоставляли информацию ГМАИК. Вместо этого было предложено отразить предложенный новый пункт в описательном разделе доклада ГМАИК. Указав на очевидный консенсус в отношении последнего предложения, председатель объявил, что этот пункт будет рассмотрен позже.

#### **Предложение о включении нового пункта**

Также поступило предложение о включении нового пункта, отражающего согласие ряда членов Группы с необходимостью и целесообразностью обеспечения углеродно-нейтрального прироста в среднесрочной перспективе.

#### **Проект сводного текста п. 9**

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

Было предложено: заменить слово "возможности" словом "потенциал"; заменить слова "способствовать достижению" словом "концентрироваться на достижении"; заменить слова "накопление антропогенного CO<sub>2</sub> в атмосфере в результате авиационной эмиссии парниковых газов" словами "антропогенной эмиссии парниковых газов"; заменить слово "должно" на слово "может"; и добавить слово "желательных" после слова "глобальных".

#### **Проект сводного текста п. 10**

**ГМАИК рекомендует Совету утвердить разработанную ГМАИК корзину мер, из которой государства могут выбирать необходимые им меры (<http://www.icao.int>), охватывающие развитие авиационных технологий, совершенствование управления воздушным движением и использования инфраструктуры, повышение эффективности эксплуатации,**

**экономические/рыночные меры и меры регулирования. Эта корзина должна включать в себя меры по облегчению доступа к помощи, в частности для развивающихся стран.**

Было предложено заменить слова "должна включать" словом "включает".

#### **Проект сводного текста п. 11**

**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, включая меры помощи развивающимся странам, а также доступ к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращивание потенциала.**

Никаких комментариев в отношении данного пункта не поступило.

#### **Проект сводного текста п. 12**

**ГМАИК признает, что остаются разногласия по поводу применения рыночных мер с выходом за пределы государственных границ.**

Было высказано предложение объединить этот пункт с п. 13.

#### **Проект сводного текста п. 13**

**ГМАИК рекомендует Совету ИКАО создать процесс, направленный на разработку 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.**

Было предложено заменить этот пункт представленным ниже, для того чтобы отразить существование более амбициозных целей, стремление некоторых государств играть более активную роль в продвижении этих целей и ту полезную роль, которую предстоит сыграть ИКАО в части помощи в разработке рамок, направляющих эти добровольные инициативы: "ГМАИК отмечает, что некоторые государства могут проявить желание поддержать отрасль в достижении ее заявленных целей по обеспечению углеродно-нейтрального прироста и абсолютному сокращению эмиссии путем введения рыночных мер. ГМАИК рекомендует ИКАО разработать рамки для применения рыночных мер в международной авиации, направляющих эти добровольные инициативы".

Напомнив о решении сослаться на амбиции отрасли в описательном разделе доклада ГМАИК, один член Группы указал на то, что п. 13 следует сохранить в его нынешней редакции. Другой член Группы заявил, что следует удалить оба пункта – и 12 и 13, поскольку Группа не пришла к консенсусу в отношении аспектов применения рыночных мер. Возражая против удаления этих двух пунктов, один член Группы отметил необходимость предусмотреть продолжение работы над рыночными мерами. Пункт 13 отражал реальную картину, сводящуюся к тому, что приступить к этой работе можно сейчас, но затем нужно будет учесть итоги совещания высокого уровня и COP15. Приостановка этой работы сейчас была бы сопряжена с риском задержки процесса.

Другой член Группы предложил в качестве альтернативного варианта, и, исходя из предположения о том, что эти два пункта будут объединены, изложить п. 13 в следующей редакции: "ГМАИК рекомендует Совету ИКАО провести дальнейшее изучение 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".

Председатель РГ 5 высказался против предложения удалить п. 12, отметив, что он всего лишь указывает на отсутствие согласия по вопросу о применении рыночных мер с выходом за пределы государственных границ. Затем он предложил удалить слово "секторального" и добавить слова "в форме руководящих указаний ИКАО" после слова "подхода" в п. 13, чтобы пояснить, что государства не будут обязаны применять рыночные меры и что ИКАО выпустит руководящие указания, с тем чтобы государства, которые хотят применять такие меры, могли бы делать это правильно. Председатель РГ 5 также предложил заменить предложенные слова "провести дальнейшее изучение" фразой "вести процесс по изучению".

Один член Группы предложил следующую компромиссную редакцию п. 13: "ГМАИК рекомендует Совету ИКАО провести дальнейшее изучение рыночных мер в международной авиации, включая разработку глобального подхода на основе руководящих указаний ИКАО, с учетом заключений совещания высокого уровня и итогов COP15 РКИК ООН, для того чтобы иметь возможность реализовать этот процесс в срочном порядке".

#### **Проект сводного текста п. 14**

**ГМАИК рекомендует Совету ИКАО 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 ф) учитывались аспекты географического охвата.**

Было предложено удалить слово "секторального". Также было предложено удалить этот пункт как несогласующийся с предложенным изменением п. 13. Далее поступило предложение перейти либо к разделу, содержащему рекомендации ГМАИК, либо к описательному разделу.

#### **Проект сводного текста п. 15**

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

Напомнив о внесенном ею ранее предложении включить ссылку на минимальное пороговое значение для отчетности перед ИКАО, 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, сопредседатель РГ 4 подчеркнула, что концепцию *малозначительных* планов действий следует сохранить даже без определения порогового значения в процентах. Председатель GIACC/4 указал на то, что Группа вернется к этому вопросу позже.

#### **Проект сводного текста п. 16**

**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.**

Один член Группы предложил удалить этот пункт, так как он уже нашел свое отражение в рекомендации б.



### **Проект сводного текста п. 17**

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

Один член Группы предложил удалить этот пункт, так как он уже нашел свое отражение в рекомендации 9. Другой член Группы повторил свое предложение изменить этот пункт, включив ссылку на оказание не только технической, но и финансовой помощи, а также удалить слова "в частности". Председатель отметил в этой связи, что было решено оставить слова "в частности".

### **Проект сводного текста п. 18**

**ГМАИК также рекомендует Совету заняться разработкой стандарта эмиссии CO<sub>2</sub> для новых воздушных судов.**

Было предложено удалить этот пункт в силу его технического характера, а также того, что он уже нашел свое отражение в рекомендации 3. Другие члены Группы сочли, что его следует оставить в Программе действий, учитывая его важность. Подчеркнув необходимость привести этот пункт в соответствие с рекомендацией 3, один член Группы предложил также изменить его, включив ссылку на разработку стандарта эмиссии CO<sub>2</sub> в срочном порядке. Еще одно предложение заключалось в том, чтобы сослаться на "новые виды воздушных судов", а не на "новые воздушные суда".

### **Проект сводного текста п. 19**

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

Никаких комментариев в отношении данного пункта не поступило.

4. ГМАИК заслушал доклад узкой неформальной редакционной группы об итогах их дискуссий. Редакционная группа предложила включить четыре новых пункта, отражающих следующие моменты:

- 1) ГМАИК согласилась с тем, что решения этой группы не должны предвосхищать итоги переговоров в рамках РКИК ООН и Киотского протокола;
- 2) ГМАИК признает крайнюю важность решения проблемы изменения климата и, соответственно, признает потребность искать пути и средства по ограничению или сокращению воздействия авиационных выбросов парникового газа, создаваемых международной гражданской авиацией, на глобальный климат.
- 3) а) ГМАИК также признает принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях при возложении руководящей роли на развитые страны в рамках РКИК ООН и Киотского протокола. или  
б) ГМАИК также признает, что действия в области решения проблемы изменения климата должны учитывать принципы РКИК ООН и Киотского протокола, в частности принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, при возложении руководящей роли на развитые страны.
- 4) ГМАИК признает, что Программа действий не учитывает обязательств, устанавливаемых статьей 2.2 Киотского протокола.

5. Редакционная группа пришла к согласию по поводу подпунктов 1), 2) и 4) до согласования всего пакета. Подпункт 3) был предложен в двух редакциях, и в его отношении еще следует принять решение.

6. Затем ГМАИК рассмотрел измененную версию проекта Программы действий с целью определения элементов, в отношении которых был достигнут консенсус, и элементов, в отношении которых участники пока не пришли к консенсусу. Отвечая на ходатайства капитана М.А. Джемджума (Саудовская Аравия) и г-жи Х. Лобю (США), председатель разрешил их советникам принять непосредственное участие в дискуссиях Группы.

7. После дальнейшей неформальной дискуссии по поводу тех элементов, в отношении которых участники не пришли к консенсусу, Группа рассмотрела и единодушно приняла пересмотренный текст проекта Программы действий, представленный в приложении.

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

#### **Обзор процесса составления доклада ГМАИК**

8. Секретарь ГМАИК сообщил, что в соответствии с ранее достигнутой договоренностью участники получают по электронной почте копию окончательного варианта доклада для представления комментариев, до полудня (время в Монреале) 3 июня 2009 года, только по тем разделам, в отношении которых не удастся прийти к консенсусу и которые, как будет установлено, не точно отражают ход дискуссии.

#### **Заккрытие совещания**

9. Поблагодарив участников за их вклад, председатель GIACC/4 отметил, что ему было приятно руководить работой четвертого и последнего совещания ГМАИК. Вице-председатель выразил благодарность секретарю ГМАИК и Секретариату за их работу.

10. Президент Совета подчеркнул, что ГМАИК облегчила его работу в Совете, достигнув консенсуса по всем составляющим рекомендованной ею Программы действий. Отметив, что это лишь первый этап длинного процесса, он указал на то, что Программа действий будет представлена на рассмотрение Совету, на совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата в октябре 2009 года, на 15-й Конференции Сторон (COP15) РККК ООН в декабре 2009 года и на Ассамблее ИКАО осенью 2010 года. Закрывая совещание, президент Совета выразил благодарность сменявшим друг друга председателям и вице-председателям четырех совещаний ГМАИК за их преданность делу и участникам за их вклад.

-----

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ГМАИК

**Данная Программа действий была принята членами ГМАИК  
на основе консенсуса**

1. ГМАИК признает крайнюю важность решения проблемы изменения климата и, соответственно, признает потребность искать пути и средства по ограничению или сокращению воздействия авиационных выбросов парникового газа, создаваемых международной гражданской авиацией, на глобальный климат.
2. ГМАИК согласилась с тем, что решения этой группы не должны предвосхищать итоги переговоров в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.
3. ГМАИК признает принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях при возложении руководящей роли на развитые страны в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.
4. ГМАИК признает принципы отсутствия дискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции.
5. Несмотря на отсутствие консенсуса, некоторые члены ГМАИК считают, что Программа действий не учитывает обязательств, устанавливаемых статьей 2.2 Киотского протокола.
6. Несмотря на значительное повышение топливной эффективности, достигнутое авиационным сектором, и воздействие текущего экономического кризиса, ГМАИК признает, что прогнозируемый рост международного воздушного сообщения перевесит выигрыш от прогнозируемого в настоящий момент повышения топливной эффективности, приводя к ежегодному увеличению общего объема сжигаемого топлива.
7. ГМАИК рекомендует принять стратегию усилий по достижению глобальных желательных целей.
8. Краткосрочная цель на период до 2012 года, согласованная ГМАИК, заключается в повышении топливной эффективности эксплуатируемого парка воздушных судов, совершающих международные перевозки, в среднем на 2 % в год, при этом показатель рассчитывается на основе объема топлива, использованного на один коммерческий тонно-километр.
9. ГМАИК согласилась продолжить выработку целей в виде топливной эффективности на средне- и долгосрочную перспективу. В частности, в среднесрочной перспективе Группа рекомендует ежегодное повышение на 2 % до 2020 года. В долгосрочной перспективе ГМАИК рекомендует желательный глобальный темп повышения топливной эффективности 2 % в год в период с 2021 по 2050 год.
10. Эти цели устанавливаются на основе прогнозов, и ГМАИК рекомендует их периодический пересмотр в свете научных и технологических прорывов. Достижение этих целей потребует крупных инвестиций в технологическое развитие.
11. Помимо целей в отношении топливной эффективности, Группа рассмотрела цели, которые могли бы свидетельствовать о стремлении к большему. Применительно к среднесрочной перспективе центром дискуссии стала цель по обеспечению углеродно-нейтрального прироста к 2020 году. Применительно к долгосрочной перспективе ГМАИК обсудила сокращение

углеродных выбросов. Консенсус не был достигнут ни в том, ни в другом случае, и ГМАИК рекомендует продолжить работу как над среднесрочными, так и над долгосрочными целями.

12. Несмотря на отсутствие консенсуса, некоторые члены ГМАИК придерживаются мнения о необходимости и целесообразности достижения глобальной международной авиацией углеродно-нейтрального прироста в среднесрочной перспективе по сравнению с базовым 2005 годом и значительного сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> в долгосрочной перспективе.
13. В соответствии с рекомендованной стратегией цели не будет означать принятие отдельными государствами конкретных обязательств. Различающиеся условия, потенциал и вклад развитых и развивающихся государств в концентрацию авиационной эмиссии парниковых газов в атмосфере будут определять, какой вклад может внести каждое государство в достижение глобальных желательных целей.
14. ГМАИК рекомендует Совету утвердить разработанную ГМАИК корзину мер, из которой государства могут выбирать необходимые им меры (<http://www.icao.int/>), охватывающие развитие авиационных технологий, совершенствование управления воздушным движением и использования инфраструктуры, повышение эффективности эксплуатации, экономические/рыночные меры и меры регулирования. Эта корзина включает в себя меры по облегчению доступа к помощи, в частности для развивающихся стран.
15. 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, включая меры помощи развивающимся странам, а также доступ к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращивание потенциала.
16. ГМАИК признает, что остаются разногласия по поводу применения рыночных мер с выходом за пределы государственных границ. ГМАИК рекомендует Совету ИКАО создать процесс, направленный на разработку глобального секторального подхода к применению рыночных мер в международной авиации с учетом заключений совещания высокого уровня и итогов COP15 РККИК ООН, для того чтобы иметь возможность реализовать этот процесс в срочном порядке.
17. ГМАИК рекомендует Совету попросить государства разработать и обнародовать планы действий, в которых был бы изложен предлагаемый подход данного государства к его вкладу, и представить эти планы в ИКАО.
18. ГМАИК рекомендует Совету дать Секретариату указание по разработке и применению в рамках статьи 67 Конвенции механизма ежегодного сбора данных государств о воздушном движении и потреблении топлива.
19. ГМАИК также рекомендует Совету попытаться разработать подходы по оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам в процессе отчетности.
20. ГМАИК также рекомендует Совету заняться разработкой стандарта по CO<sub>2</sub> для новых видов воздушных судов.
21. ИКАО должна раз в три года представлять Ассамблее доклад о кумулятивном прогрессе, достигнутом государствами на глобальном уровне.