



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ГРУППА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)

1 июня 2009 года

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Страница
ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ГМАИК	3
РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ	6
ДОКЛАД ПРЕДСЕДАТЕЛЯ	8
1. Введение	8
2. Широкая стратегия действий ГМАИК	11
3. Глобальные желательные цели	13
4. Потенциальные меры	16
5. Мониторинг и представление отчетности	21
6. Оказание помощи развивающимся странам	22
7. Прочие механизмы внедрения	24
Добавление. Члены Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК)	

ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ГМАИК

В рамках ГМАИК данная программа действий принята на основе консенсуса

1. ГМАИК отмечает исключительную важность решения проблемы изменения климата и в этой связи признает необходимость поиска путей и средств ограничения или уменьшения воздействия на глобальный климат эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной гражданской авиации.
2. ГМАИК согласна с тем, что решения этой Группы не будут предвосхищать результатов переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.
3. ГМАИК признает принципы и положения относительно общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей и тот факт, что в рамках РКИК ООН и Киотского протокола инициативу берут на себя развитые страны.
4. ГМАИК признает, что развитие международной авиации должно осуществляться на основе принципов недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенных в Чикагской конвенции.
5. Несмотря на отсутствие консенсуса, по мнению ряда членов ГМАИК в программе действий не отражены обязательства, предусмотренные статьей 2.2 Киотского протокола.
6. Несмотря на достигнутое значительное повышение топливной эффективности в авиационном секторе и последствия текущего экономического спада, ГМАИК признает, что прогнозируемое увеличение объемов международного воздушного движения перевесит выгоды, обеспечиваемые прогнозируемым в настоящее время повышением топливной эффективности, в результате чего из года в год в среднем общий объем потребляемого топлива будет увеличиваться.
7. ГМАИК рекомендует стратегию действий для достижения глобальных желательных целей.
8. Согласованная ГМАИК краткосрочная цель до 2012 года заключается в повышении топливной эффективности эксплуатируемого парка воздушных судов, выполняющих международные полеты, в среднем на 2 % в год; этот показатель рассчитывается на основе объема потребленного топлива на выполненный коммерческий тонно-километр.
9. В рамках ГМАИК достигнута договоренность относительно целей в виде топливной эффективности на среднесрочную и долгосрочную перспективы. В частности, в среднесрочной перспективе до 2020 года Группа рекомендует повышение эффективности на 2 % в год. На долгосрочную перспективу ГМАИК рекомендует желательные глобальные темпы повышения топливной эффективности на 2 % в год в течение периода 2021–2050 годов.
10. Эти цели определены на основе прогнозов и ГМАИК рекомендует периодически пересматривать их с учетом достижений в области науки и техники. Для реализации этих целей потребуются значительные инвестиции в развитие технологий.

ДОКЛАД ГМАИК

- 4 -

11. Помимо целей в области топливной эффективности Группа рассмотрела цели, которые могут свидетельствовать о стремлении к большему. В отношении среднесрочной перспективы основное внимание в рамках дискуссий было уделено обеспечению углеродно-нейтрального прироста к 2020 году. В отношении долгосрочной перспективы ГМАИК обсудила вопрос об уменьшении объема эмиссии углерода. Ни в одном случае консенсуса достигнуто не было, и ГМАИК рекомендует продолжить работу над определением среднесрочных и долгосрочных целей.
12. Несмотря на отсутствие консенсуса, ряд членов ГМАИК высказали мнение о необходимости и возможности обеспечения углеродно-нейтрального прироста в среднесрочной перспективе относительно базового 2005 года и существенного уменьшения объема эмиссии CO₂ глобальной международной авиации в долгосрочной перспективе.
13. В рамках рекомендованной стратегии цели не будут предусматривать наложения конкретных обязательств на отдельные государства. Возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей будет определяться различными обстоятельствами, располагаемыми возможностями и степенью, в которой развивающиеся и развитые страны оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере.
14. ГМАИК рекомендует Совету принять разработанную ГМАИК корзину мер, из числа которых государства могут делать свой выбор (<http://www.icao.int/>); эти меры охватывают технологию производства воздушных судов, использование усовершенствованной организации воздушного движения и инфраструктуры, выполнение более эффективных операций, экономические/рыночные меры и нормативные меры. Корзиной также предусматриваются меры, облегчающие получение помощи, в частности, развивающимися странами.
15. ГМАИК подготовила исходную таблицу, иллюстрирующую корзину мер, которую можно дополнительно доработать в рамках ИКАО. ГМАИК также рекомендует ИКАО продолжить разработку и, при необходимости, обновление инструктивного материала для государств, касающегося принятия этих мер, включая меры по оказанию помощи развивающимся государствам и обеспечению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей.
16. ГМАИК признает, что вопрос о применении рыночных мер в международном масштабе по-прежнему не согласован. ГМАИК рекомендует Совету ИКАО в ускоренном порядке обеспечить разработку основных принципов применения рыночных мер в международной авиации с учетом выводов совещания высокого уровня и результатов Конференции COP-15 РКИК ООН.
17. ГМАИК рекомендует Совету поощрять государства разрабатывать планы действий, отражающие использование предлагаемого подхода в конкретном государстве, и представлять эти планы в ИКАО.
18. ГМАИК рекомендует Совету, руководствуясь положениями статьи 67 Конвенции, поручить Секретариату разработать и внедрить механизм ежегодного получения от государств данных об объемах перевозок и потреблении топлива.
19. ГМАИК также рекомендует Совету обеспечить разработку принципов оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам в области представления данных.

ДОКЛАД ГМАИК

- 5 -

20. ГМАИК также рекомендует Совету обеспечить разработку стандарта на CO₂ для новых типов воздушных судов.
21. Информация о совокупном прогрессе, достигнутом государствами на глобальном уровне, должна представляться ИКАО Ассамблее раз в три года.

РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

Приводимое ниже резюме председателя, в котором содержится информация о рекомендациях и докладе, подготовлена председателем и заместителем председателя GIACC/4 при содействии Секретариата; в нем отражена деятельность ГМАИК, выводы и различные предложения, которые обсуждались в ходе совещаний. Этот документ не отражает согласованного мнения и на пленарном заседании ГМАИК он не принимался. Рекомендации и доклад представляются председателем и заместителем председателя GIACC/4 на рассмотрение Совету ИКАО.

Рекомендации председателя

Рассмотреть рекомендованные ниже меры в целях реализации программы действий, принятой ГМАИК на основе консенсуса.

1. Поручить САЕР скорректировать свои сроки представления информации и прогнозирования в области международной авиации и изменения климата таким образом, чтобы они по возможности соответствовали срокам, предусмотренным РКИК ООН.
2. Поручить САЕР продолжить в ускоренном порядке разработку нового показателя топливной эффективности, наилучшим образом отражающего фактические характеристики деятельности международной авиации с точки зрения эмиссии CO₂ и рассмотреть вопрос о разработке нового показателя интенсивности нетто-выбросов CO₂, который бы в полной мере учитывал достигнутое смягчение последствий в результате использования альтернативных видов топлива и рыночных мер по мере их внедрения.
3. Поручить САЕР разработать стандарт на CO₂ для новых типов воздушных судов.
4. Поручить САЕР определить средний стандартный вес для пассажиров (для перевозчиков на заданном маршруте) в целях расчета показателя топливной эффективности.
5. Поручить Договаривающимся государствам ежегодно в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции представлять в ИКАО в согласованном формате данные о потреблении топлива и объемах перевозок.
6. Поручить САЕР оказать помощь Секретариату ИКАО в разработке практических и согласованных на международном уровне методик расчета и представления данных о достигнутом Договаривающимися государствами прогрессе в области реализации глобальных желательных целей.
7. Поручить Секретариату ИКАО продолжить оказание технической помощи Договаривающимся государствам в сборе данных, осуществлении мониторинга и представлении отчетности и подготовить Совету рекомендацию относительно принципов оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам в деятельности по представлению отчетности.

ДОКЛАД ГМАИК

- 7 -

8. Продолжить разработку корзины мер ГМАИК, из числа которых Договаривающиеся государства могут осуществлять свой выбор, включая меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также меры по обеспечению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологии и наращиванию возможностей. Поручить Секретариату ИКАО и САЕР рассмотреть вопрос об определении приоритетов в части, касающейся обновления циркуляра 303.
9. В ускоренном порядке обеспечить разработку основных принципов применения рыночных мер в международной авиации с учетом выводов совещания высокого уровня и результатов Конференции COP-15 РКИК ООН.
10. Обеспечить, чтобы в рамках процесса разработки основных принципов применения рыночных мер в международной авиации надлежащим образом были рассмотрены основные вопросы, касающиеся их реализации и, в частности, следует: а) в полной мере учитывать принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенные в Чикагской конвенции; б) в полной мере учитывать конкретные обстоятельства и различные возможности каждого Договаривающегося государства и региона; в) выбирать лишь наиболее эффективные и результативные меры; г) оказывать содействие обеспечению отрасли соответствия; е) согласовывать рыночные меры и исключить их дублирование; ф) учитывать аспекты географического охвата.
11. Поручить САЕР представить доклад о вариантах более масштабных экологических целей на 2012, 2020 годы и сценарии в отношении 2050 года или в отношении других сроков, согласующихся с процессом РКИК ООН.
12. Поощрять Договаривающиеся государства разрабатывать и представлять в ИКАО планы действий по решению проблемы эмиссии их международного авиационного сектора, отражающие предлагаемый подход этих государств к достижению глобальных желательных целей. Обратиться с просьбой к Секретариату разработать варианты предоставления небольших исключений для Договаривающихся государств, уровень международной авиационной деятельности в которых незначителен.
13. Поручить Секретариату представлять раз в 3 года на трехлетней сессии Ассамблеи ИКАО информацию о результатах реализации программы действий для оценки прогресса в области достижения глобальных желательных целей и определения любых необходимых корректировок программы действий.
14. В ходе подготовки к Ассамблее ИКАО в 2010 году принять необходимые меры по организации будущей деятельности на основе положений доклада ГМАИК.

ДОКЛАД ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Эмиссия международной авиации и изменение климата

1.1.1 Находящиеся в эксплуатации авиационные двигатели сжигают органическое топливо, полученное в результате переработки нефти, вследствие чего происходит выброс парниковых газов, в частности двуокиси углерода. Согласно расчетам в настоящее время доля авиационной эмиссии составляет приблизительно 2 % от глобального объема эмиссии CO₂, а часть, которая приходится на международную авиацию, составляет согласно расчетам чуть больше половины этого количества или 1 %.

1.1.2 В результате постоянного улучшения технологий производства воздушных судов достигнуто значительное повышение топливной эффективности. Проведенные Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) анализы свидетельствуют о том, что топливная эффективность новых пассажирских реактивных воздушных судов на 70 % выше, чем воздушных судов, которые производились 40 лет назад и на 20 % выше, чем тех, которые изготавливались 10 лет назад. Авиакомпании опубликовали различные предложения о дальнейшем повышении топливной эффективности в период до 2020 года, а внедрение новых технологий производства воздушных судов является частью их стратегии действий.

1.1.3 Согласно данным ИКАО объем эмиссии CO₂ международной авиации возрос почти в два раза за период с 1990 по 2006 гг. Технологические улучшения конструкции самолетов и двигателей наряду с совершенствованием организации воздушного движения и эксплуатационных процедур замедлили темпы увеличения объема авиационной эмиссии CO₂ и они оставались приблизительно на уровне 2 % в год. Однако, согласно предположениям, потребности в авиационных перевозках пассажиров продолжают в среднем возрастать на 5 % в год, и соответственно объем авиационной эмиссии, по всей вероятности, также продолжит увеличиваться приблизительно на 3 % в год, если не будут приняты дополнительные меры, направленные на уменьшение эмиссии.

1.1.4 ГМАИК приняла к сведению прогнозы на период до 2050 года в отношении глобального объема потребления авиационного топлива и возрастания в результате этого эмиссии CO₂, которые по ее просьбе были подготовлены Целевой группой CAEP по моделированию (MODTF) (GIACC/4-IP2). В выводах MODTF указывается, что прогнозируемое увеличение потребления топлива составит от 180 Мт до 280–880 Мт к 2050 году, хотя, по мнению MODTF, более вероятно, что эта величина будет еще больше. Поэтому в настоящее время сложилось мнение, что авиационный сектор не сможет добиться абсолютного сокращения эмиссии CO₂ только благодаря прогнозируемым технологическим и эксплуатационным улучшениям.

1.1.5 Хотя доля авиационных выбросов парниковых газов сравнительно небольшая, тем не менее, последние научные выводы, сделанные Межправительственной группой экспертов по изменению климата, ясно указывают на то, что все секторы оперативно должны предпринять действия для достижения среднесрочной и долгосрочной целей.

1.1.6 По-прежнему существуют возможности уменьшения объема авиационной эмиссии путем принятия дополнительных технологических и эксплуатационных мер, а также путем улучшения организации воздушного движения. Авиационная отрасль реализовала и продолжает реализовывать ряд возможностей в этих областях. Усовершенствование конструкции воздушного судна наряду с разработкой "смесевых" видов биотоплива позволят получить в будущем дополнительные выгоды. Кроме того, применение ряда рыночных мер (МВМ), включая приобретение квот на эмиссию у других секторов, может дополнительно способствовать смягчению воздействия на климат эмиссии CO₂ международной гражданской авиации.

1.1.7 В настоящее время перед авиационным сектором стоит вопрос, как прийти к глобальному консенсусу и обеспечить политическую волю в целях определения и согласования того, какие дополнительные меры следует принять в целях замедления темпов роста объема эмиссии CO₂ международной гражданской авиации.

1.2 Авиационная эмиссия и ИКАО

1.2.1 Эмиссия, образующаяся в результате выполнения внутренних полетов, включается в национальные кадастры выбросов и поэтому учитывается в национальной отчетности, представляемой в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Киотского протокола. Эмиссия международной авиации входит в компетенцию ИКАО. В статье 2.2 Киотского протокола указывается, что "Стороны, включенные в приложение 1, стремятся к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, не регулируемых Монреальским протоколом, в результате использования бункерного топлива при воздушных и морских перевозках, действуя соответственно через Международную организацию гражданской авиации и Международную морскую организацию".

1.2.2 ИКАО занимается работой, связанной с авиационной эмиссией, уже в течение нескольких десятилетий, а с эмиссией CO₂ – в течение более 10 лет. Это включает изучение и разработку ряда технологических и эксплуатационных мер, направленных на уменьшение авиационной эмиссии. Кроме того, был проведен детальный анализ рыночных мер в соответствии с резолюциями, которые принимались на сессиях Ассамблеи. Это включало анализы таких вариантов мер, как взимание сборов за авиационную эмиссию CO₂, торговлю квотами на эмиссию и добровольные меры. В настоящее время опубликовано несколько инструктивных документов по различным рыночным мерам.

1.2.3 ИКАО работает в тесном сотрудничестве с РКИК ООН и ее вспомогательными органами в области эмиссии CO₂ международной гражданской авиации.

1.3 Резолюция Ассамблеи ИКАО 2007 года

1.3.1 На 36-й сессии Ассамблеи ИКАО Договаривающиеся государства приняли резолюцию А36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"*. В этой резолюции предусматривалось создание новой Группы по международной авиации и изменению климата (добавление К к резолюции А36-22). Перед ГМАИК была поставлена задача разработать и рекомендовать Совету эффективную программу действий в области международной авиации и изменении климата и общую стратегию действий по ограничению или уменьшению эмиссии парниковых газов, относимой на счет международной гражданской авиации.

1.3.2 ГМАИК работала на основе консенсуса и таким образом, чтобы выполнить поставленную перед ней задачу в сроки, позволяющие своевременно представить ее доклад совещанию высокого уровня представителей Договаривающихся государств перед пятнадцатым совещанием Конференции сторон (COP-15), которое планируется провести в Копенгагене в декабре 2009 года.

1.4 Создание ГМАИК Советом ИКАО

1.4.1 Создание ГМАИК было официально оформлено Советом ИКАО. В состав его членов вошли 15 высокопоставленных правительственных должностных лиц, сбалансировано представляющих все географические районы Договаривающихся государств ИКАО и обеспечивающих участие в ее работе развивающихся и развитых стран. Члены Группы были назначены по приглашению Президента Совета исходя из их профессиональной подготовки, а не как представители соответствующих правительств. В добавлении приведена таблица со списком назначенных членов и информация об их участии в совещаниях.

1.4.2 Группа провела четыре пленарных совещания, а также проводила межсессионную работу в рамках рабочих групп. На каждом совещании избирались председатель и заместитель председателя.

1.5 Круг полномочий

1.5.1 Совет определил круг полномочий ГМАИК в соответствии с резолюцией Ассамблеи, и в нем от ГМАИК требовалось разработать программу действий в области эмиссии международной авиации, включая:

- возможные глобальные желательные цели в соответствии с добавлением К к резолюции А36-22;
- рамки элементов программы;
- средства измерения прогресса.

1.5.2 В резюме председателя приводится описание проведенной ГМАИК работы.

1.6 Внутренний процесс Группы

1.6.1 ГМАИК провела четыре совещания в штаб-квартире ИКАО в период с февраля 2008 года по май 2009 года.

1.6.2 Для проведения межсессиональной работы было создано пять рабочих групп.

1.6.3 В ходе совещаний ГМАИК представлялись документы, полученные от таких отраслевых и заинтересованных организаций, как Группа действий по воздушному транспорту (АТАГ), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международный совет аэропортов (МСА), Международная коалиция за устойчивую авиацию (ИКСА), Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международный совет деловой авиации (МСДА).

1.6.4 Кроме того, ГМАИК получала документы от представителя секретариата РКИК ООН и секретаря САЕР.

1.6.5 Принятие ГМАИК решений в отношении разработки программы действий было основано на консенсусе.

2. ШИРОКАЯ СТРАТЕГИЯ ДЕЙСТВИЙ ГМАИК

2.1 Контекст

2.1.1 Участники ГМАИК признали необходимость предпринятия действий для решения вопроса о росте эмиссии CO₂ международной авиации.

2.1.2 ГМАИК достигла консенсуса в отношении программы действий, но признала, что существуют различные мнения по целому ряду существенных вопросов. Например, о степени участия развивающихся стран или необходимости включения рыночных мер в стратегию действий. Мнения, отражающие позиции развивающихся стран по этим вопросам, могут выходить за рамки конкретных аспектов, касающихся международной авиации. В некоторых случаях постепенная подготовка к основным переговорам в рамках COP-15 в отношении режима изменения климата после 2012 года усложнила принятие согласованных решений членами ГМАИК по этим вопросам. Оказалось невозможным достигнуть консенсуса в отношении единого общего подхода.

2.1.3 Рекомендованный ГМАИК подход заключается в разработке программы действий, в рамках которой отдельные государства разрабатывают свои планы действий, отвечающие существующим в них условиям и руководствуясь при этом глобальными желательными целями и получая, по мере необходимости, соответствующую поддержку от ИКАО.

2.2 Глобальные желательные цели

2.2.1 ГМАИК согласовала стратегию действий по достижению глобальных желательных целей как вклада сектора международной авиации в решение глобальной проблемы уменьшения эмиссии CO₂. Эти цели определены на основе детального анализа наиболее эффективных имеющихся технологий, наилучшим образом зарекомендовавших себя эксплуатационной практики и других мер, а также с учетом результатов прагматической оценки будущего роста объема воздушного движения. Эти аспекты дополнительно рассматриваются в разделе 3.

2.3 Вклад каждого государства в достижение целей

2.3.1 В рамках подхода ГМАИК достижение глобальных желательных целей не предполагает наложения каких-либо конкретных обязательств на отдельные Договаривающиеся государства. Различные обстоятельства и соответствующие возможности, а также вклад развитых и развивающихся государств в уменьшение концентрации эмиссии авиационных парниковых газов в атмосфере определяют, каким образом каждое государство будет вносить свой вклад в достижение глобальных целей.

2.3.2 Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право на принятие окончательного решения в отношении выбора портфеля мер, отвечающих существующим в нем условиям, а также в отношении вклада, который оно может внести в ограничение или уменьшение эмиссии парниковых газов в соответствии с установленными глобальными желательными целями.

2.3.3 Договаривающиеся государства должны стремиться к достижению максимальных выгод для защиты окружающей среды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом. Это позволит добиться, чтобы ресурсы, затраченные на снижение воздействия международной авиации на изменение климата, приносили максимальные выгоды.

2.3.4 ИКАО следует поощрять Договаривающиеся государства продолжать совместную работу в различных областях в рамках согласованной программы действий в целях реализации дальнейших улучшений, направленных на снижение доли эмиссии сектора международной гражданской авиации в ее объеме в глобальном масштабе.

2.4 Потенциальные меры

2.4.1 ГМАИК разработала корзину мер, направленных на уменьшение объема эмиссии парниковых газов международной гражданской авиации. Эти меры дополнительно рассматриваются в разделе 4. Кроме того ею определены меры, направленные на облегчение получения помощи, в частности развивающимися странами.

2.5 Механизмы внедрения

2.5.1 В ходе обсуждения ГМАИК этого вопроса был сделан вывод, что при разработке и внедрении мер следует учитывать соответствующие роли всех заинтересованных субъектов, включая Договаривающиеся государства, авиакомпании, поставщиков аэронавигационного обслуживания, аэропорты и изготовителей. Поэтому в ходе этого процесса необходимо проводить консультации со всеми заинтересованными субъектами. С целью облегчить государствам процесс внедрения ГМАИК рекомендует, чтобы ИКАО по-прежнему выполняла свою традиционную роль, разрабатывая технические стандарты, политические инструктивные указания и оказывая содействие заключению соответствующих юридических договоренностей между своими Договаривающимися государствами. ГМАИК считает важным, чтобы ИКАО продолжала координировать свои действия в этой области с другими учреждениями ООН. ГМАИК отметила успешное установление таких рабочих отношений с РКИК ООН и ИМО.

2.6 Мониторинг и представление отчетности

2.6.1 ГМАИК сделала вывод, что следует установить порядок мониторинга прогресса на пути достижения глобальных желательных целей и представления соответствующей отчетности. Эти вопросы дополнительно рассматриваются в разделе 5.

2.6.2 Договаривающиеся государства должны ежегодно представлять ИКАО данные об объеме воздушного движения и потребленном топливе. С целью облегчить это ИКАО следует разработать и совершенствовать механизм представления отчетности, предусмотренный статьей 67 Чикагской конвенции. ИКАО следует и дальше оказывать техническую помощь в представлении отчетности, особенно, развивающимся странам.

2.7 Планы действий отдельных государств

2.7.1 Каждое Договаривающееся государство должно разработать свой план действий по уменьшению объема эмиссии сектора международной авиации. Этот план действий следует своевременно представить ИКАО.

2.8 Будущие коррективы стратегии действий

2.8.1 По мере необходимости в программу действий могут вноситься коррективы, определенные на основе результатов мониторинга, а также с учетом происшедших в отрасли изменений и прогресса, достигнутого на пути достижения глобальных целей.

2.9 Коммуникационная стратегия

2.9.1 Глобальное сообщество нуждается в информации о том, какую роль играет международная авиация в решении проблем, связанных с изменением климата. ГМАИК пришла к выводу, что ИКАО может сыграть свою роль в предоставлении Договаривающимся государствам соответствующей информации и в более широкой программе действий, которая принимается в целях уменьшения объема эмиссии CO₂ международной авиации. Это включает информацию о том, какие меры могут приниматься отдельными Договаривающимися государствами в целях уменьшения выбросов парниковых газов и о том, какой прогресс достигнут на пути достижения глобальных желательных целей.

2.9.2 Кроме того, существует необходимость в распространении информации о значительных достижениях авиационной отрасли в повышении топливной эффективности и ограничении эмиссии, а также о постоянных инвестициях отрасли в достижение будущих выгод, многие из которых не нашли должного освещения в общественном обсуждении этих вопросов.

3. ГЛОБАЛЬНЫЕ ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ

3.1 Подход ГМАИК

3.1.1 Подход ГМАИК основан на установлении глобальных желательных целей ограничения объема эмиссии международной авиации. Сложилось общее мнение о необходимости установления глобальных желательных целей повышения топливной эффективности в секторе международной авиации в целом в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах, и о том, что эти цели не следует ставить только перед отдельными Договаривающимися государствами или их авиаперевозчиками. ГМАИК не смогла достигнуть консенсуса в отношении того, что цели ИКАО должны быть обязывающими, а не желательными.

3.1.2 У ГМАИК сложилось мнение, что глобальные желательные цели должны быть коллективно согласованы всеми Договаривающимися государствами без наложения конкретных обязательств на отдельные государства и *"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"*. Различные обстоятельства, соответствующие возможностям и доли развитых и развивающихся государств в общей концентрации авиационной эмиссии парниковых газов, будут определять вклад каждого государства в процессе достижения глобальных целей.

3.2 Цели в виде топливной эффективности

3.2.1 Перед ГМАИК была поставлена конкретная задача по определению глобальных желательных целей ограничения эмиссии международной авиации в виде повышения топливной эффективности. Эти цели относятся ко всему сектору международной авиации и установлены на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы.

3.3 Временные рамки

3.3.1 Желательно, чтобы РКИК ООН и ИКАО использовали одинаковые временные рамки. Исходя из этого, ГМАИК поддержала принятие периода до 2012 года для достижения краткосрочных целей, периода до 2020 года для достижения среднесрочных целей и периода до 2050 года для достижения долгосрочных целей. Возможно, потребуется адаптироваться к другим срокам, которые могут быть установлены в рамках процесса РКИК ООН.

3.4 Базовый уровень

3.4.1 Обсуждался вопрос о том, что необходимо установить базовый уровень для измерения совокупного прогресса на пути осуществления программы действий по ограничению или уменьшению объема эмиссии парниковых газов международной авиации. Несколько членов ГМАИК поддержали предложение об установлении 2005 года в качестве базового уровня.

3.5 Показатель топливной эффективности

3.5.1 В процессе ГМАИК были рассмотрены два варианта показателя топливной эффективности, один вариант – на основе объема потребленного топлива (в литрах) на выполненный коммерческий тонно-километр (КТК) и второй вариант – на основе потребленной массы топлива (в килограммах) на КТК. Использование любого из этих показателей зависит от применяемых отдельными эксплуатантами систем. Рабочая группа 4 по разработке целей обсудила вопрос о возможности подготовки САЕР технического инструктивного материала для использования Договаривающимися государствами и авиаперевозчиками, применяющими эти показатели, с целью способствовать сбору точных данных измерений прогресса на пути достижения глобальных желательных целей повышения топливной эффективности.

3.6 Цель повышения топливной эффективности на краткосрочную перспективу

3.6.1 На краткосрочную перспективу, т. е. на период с 2010 по 2012 год, рекомендуется цель в виде повышения топливной эффективности находящегося в эксплуатации самолетного парка международной гражданской авиации на 2 % в год. В совокупности повышение топливной эффективности составит более 13 %, начиная от базового уровня 2005 года и учитывая, что ежегодное повышение топливной эффективности будет определяться относительно убывающего базового уровня.

3.7 Среднесрочные и долгосрочные цели повышения топливной эффективности

3.7.1 Что касается среднесрочных целей, то ГМАИК рекомендует ежегодное повышение топливной эффективности на 2 % в период с 2013 по 2020 гг. Эта цель основана на достигнутом в краткосрочном периоде показателе повышения топливной эффективности в 13 % и в результате к 2020 году будет достигнуто повышение топливной эффективности на 26 %, если отсчитывать от уровня 2005 года. В ходе рассмотрения долгосрочных целей ГМАИК рекомендовала установить глобальную желательную цель повышения топливной эффективности на 2 % в год в течение периода с 2021 по 2050 гг., в результате чего совокупное повышение топливной эффективности составит приблизительно 60 % относительно базового уровня 2005 года.

3.7.2 Кроме того, обсуждался вопрос об установлении более амбициозных целей повышения топливной эффективности на 2,5 % в год в среднесрочной перспективе и на 3% в год в долгосрочной перспективе. Однако оказалось, что в данный момент невозможно согласиться с этим,

так как нет никакой уверенности в достижении этих целей даже в случае внесения значительных инвестиций.

3.8 Цели, свидетельствующие о стремлении к большему

3.8.1 Несколько Договаривающихся государств заявили о своей решительной поддержке предложению об установлении глобальных желательных целей в виде показателей, превышающих те показатели повышения топливной эффективности, которые определены для долгосрочной и среднесрочной перспектив. В частности, высказывалась поддержка предложению о рассмотрении целей в виде обеспечения углеродно-нейтрального прироста или углеродной нейтральности. Некоторые Договаривающиеся государства способны обеспечить достижение углеродно-нейтрального прироста путем применения только технических мер, а другие государства не смогут достигнуть этого без использования рыночных мер, предусматривающих приобретение эмиссионных квот, отражающих подающуюся проверку экономии эмиссии в других секторах.

3.9 Среднесрочная перспектива

3.9.1 Сложилось мнение, что для смягчения последствий увеличения эмиссии в результате глобального роста воздушных перевозок недостаточно только повышать топливную эффективность и возможно, кроме этого, потребуются принять дополнительные меры теми Договаривающимися государствами, которые готовы это сделать. ГМАИК рассмотрела дополнительные цели, свидетельствующие о стремлении к большему. Что касается среднесрочной перспективы, то главным образом обсуждался вопрос о достижении цели в виде обеспечения углеродно-нейтрального прироста в отсчете от базового 2005 года.

3.10 Показатель интенсивности нетто-выбросов CO₂

3.10.1 Рабочая группа сообщила, что должен быть разработан отдельный показатель, учитывающий выгоды использования возобновляемых альтернативных видов топлива и уменьшение объема эмиссии в результате применения рыночных мер, а также предложила примерную формулу для дальнейшего рассмотрения САЕР:

$$\begin{aligned}
 \text{"Показатель интенсивности нетто-выбросов CO}_2\text{"} &= \overbrace{\left(\frac{\text{Объем}_{\text{топливо}}}{\text{КТК}} \right)}^{\text{Показатель топливной эффективности}} \cdot \overbrace{\left(\frac{\text{Масса}_{\text{топливо}}}{\text{Объем}_{\text{топливо}}} \right)}^{\text{Плотность топлива}} \cdot \overbrace{\left(\frac{\text{Масса}_{\text{CO}_2}}{\text{Масса}_{\text{топливо}}} \right)}^{\text{Коэффициент выбросов CO}_2} - \overbrace{\left(\frac{\text{Уменьшение, обусловленное применением МВМ}}{\text{КТК}} \right)}^{\text{Рыночные меры}}
 \end{aligned}$$

3.11 Долгосрочная перспектива

3.11.1 Хотя в ходе обсуждения целей, свидетельствующих о стремлении к большему, главным образом обсуждались среднесрочные цели, тем не менее, ГМАИК рассмотрела концепцию уменьшения объема эмиссии углерода в долгосрочной перспективе и использование 2005 года в качестве базового. Сложилось общее мнение, что следует продолжить обсуждение этой цели.

3.12 Иницирующие факторы или пороги

3.12.1 Другой фактор, требующий дальнейшего изучения, связан с иницирующими факторами или порогами, включая определение того, когда стране следует перейти к достижению целей, свидетельствующих о стремлении к большему. Например, один вариант заключается в том,

что страна устанавливает определенный показатель объема авиационной эмиссии на душу населения в качестве порогового индикатора для принятия более решительного плана действий. Сложилось общее мнение, что следует продолжить обсуждение этого вопроса.

3.13 Обязательства отрасли

3.13.1 Отраслевые группы внесли свои вклады в работу ГМАИК и ее рабочих групп, которые были приняты к сведению.

3.13.2 ГМАИК отметила, что Международная ассоциация воздушного транспорта приняла добровольную цель в виде повышения топливной эффективности в целях уменьшения потребления топлива на КТК в размере, по крайней мере, 1,5% в год в период до 2020 года с началом отсчета от уровня 2005 года. Кроме того, ИАТА установила цель совместного достижения углеродно-нейтрального прироста в период с 2020 по 2025 гг., а также цель совместного уменьшения нетто-выбросов CO₂ на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года.

3.13.3 В связи с тем, что эти цели в значительной степени превышают те достижения, которых, как ожидается, можно добиться в результате реализации указанных в п.1.1, технологических и эксплуатационных улучшений, то международной авиационной отрасли вероятно необходимо будет получить доступ к механизму обмена квотами на эмиссию углерода, чтобы достигнуть поставленных среднесрочных и долгосрочных целей.

3.13.4 На проходившем в Женеве в апреле 2008 года Третьем саммите по авиации и окружающей среде организациями отрасли воздушного транспорта (МСА, КАНСО, ИАТА, ИККАИА, Эйрбас, Боинг, Бомбардье, CFM Интернэшнл, Эмбрайер, Джeneral Электрик (GE), Пратт энд Уитни (PW), Роллс Ройс (RR), АТАG) была подписана глобальная декларация, в которой отрасль обязалась осуществлять стратегию действий в четырех направлениях, а именно: путем технологического прогресса, усовершенствования инфраструктуры, эксплуатационных улучшений, а также используя подходящие экономические инструменты в целях достижения желаемого нулевого показателя нетто-выбросов углерода.

3.13.5 ГМАИК признает, что авиационная отрасль добилась значительных достижений в повышении топливной эффективности и поддерживает обязательство отрасли продолжать работу по повышению топливной эффективности и уменьшению объема эмиссии.

4. ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ

4.1 Введение к представлению корзины мер

4.1.1 ГМАИК согласилась, что в настоящее время Договаривающиеся государства, авиакомпании, поставщики аэронавигационного обслуживания и другие организации отрасли уже применяют широкий круг мер, которые помогают ограничить эмиссию международной авиации. Меры применяются в различном сочетании и прогресс в их реализации разный.

4.1.2 ГМАИК разработала корзину мер, направленных на уменьшение эмиссии парниковых газов международной авиации. Эта корзина мер представлена в форме таблицы, которая размещена на (http://www.icao.int/env/meetings/Giace_Root.html). Цель этой корзины мер заключается в оказании Договаривающимся государствам и их отраслевым организациям помощи в выборе тех мер, которые они могут принять в целях дальнейшего уменьшения авиационной эмиссии CO₂. На практике меры для применения в сочетании необходимо выбирать из следующих категорий: технологические

разработки (самолет и двигатель), включая использование альтернативных видов топлива, улучшение организации воздушного движения и использования инфраструктуры, более эффективное выполнение полетов, рыночные меры, а также нормативные и другие меры.

4.2 Критерии оценки и потенциальные выгоды применения каждой меры

4.2.1 Члены Рабочей группы 2 провели оценку относительных выгод, затрат и сроков реализации каждой меры в глобальном масштабе, а не на основе данных о воздействии эмиссии, расходах и сроках, относящихся к их государствам. Эти оценки проводились в целях определения потенциального воздействия эмиссии всей (глобальной) системы международной авиации и охватывали полный цикл каждой конкретной меры. При этом отмечалось, что в Договаривающихся государствах существуют различные обстоятельства, отличающиеся отраслевые и экономические условия и различная степень прогресса на пути реализации многих из определенных мер.

4.2.2 Члены Рабочей группы придерживались различных мнений в отношении потенциального воздействия, расходов и сроков осуществления многих конкретных мер. Корзина мер свидетельствует о диапазонах мер, предлагаемых членами Группы.

4.3 Виды определенных потенциальных мер

Определенные ГМАИК меры относятся к следующим категориям:

4.3.1 Разработка технологий, связанных с воздушным судном

4.3.1.1 Меры этой категории включают закупки новых воздушных судов, переоборудование и модернизацию существующих воздушных судов, новые конструкции самолетов/двигателей, стандарты топливной эффективности и альтернативные виды топлива. Некоторые из этих мер потенциально способны обеспечить получение очень высоких выгод с точки зрения повышения топливной эффективности/уменьшения эмиссии, хотя по всей вероятности будут связаны с высокими затратами и, кроме того, их реализация займет много времени.

4.3.2 Улучшение организации воздушного движения и использования инфраструктуры

4.3.2.1 Применение более эффективных методов планирования организации воздушного движения, наземных операций, операций в аэровокзале (вылеты и прибытие), полетов по маршрутам, улучшение структуры и использования воздушного пространства и реализация возможностей аэронавигации являются теми мерами, которые позволяют добиться выгод в краткосрочной и среднесрочной перспективах, хотя масштабы таких потенциальных относительных выгод будут варьироваться в диапазоне от незначительных до средних.

4.3.2.2 Такие меры как более эффективное планирование и использование объектов аэропорта, строительство дополнительных ВПП и расширение служб аэровокзала, а также использование работающего на экологически чистом топливе оборудования наземного обслуживания могут быть осуществлены в краткосрочной и среднесрочной перспективах, хотя потенциальное уменьшение объема эмиссии вероятно будет незначительным. Увеличение пропускной способности аэропорта может также вызывать увеличение эмиссии воздушных судов, если не предпринимаются соответствующие действия по уменьшению объема эмиссии.

4.3.3 Более эффективное выполнение полетов

4.3.3.1 Меры этой категории включают сведение к минимуму веса, повышение коэффициента загрузки, снижение скорости, оптимизацию регламентов технического обслуживания и правильный подбор воздушных судов для выполнения полетов по конкретным маршрутам или для оказания соответствующих услуг. Это является той областью, в которой главную роль играют эксплуатанты воздушных судов, которые принимают решения, исходя из имеющих для них значение коммерческих факторов.

4.3.4 Экономические/рыночные меры

4.3.4.1 Определен широкий круг экономических/рыночных мер, включая добровольную компенсацию эмиссии углерода, системы торговли квотами на эмиссию, взимание сборов за эмиссию и применение положительных экономических стимулов. Меры этой категории способны обеспечить достижение выгод в виде уменьшения чистой эмиссии. ГМАИК признает, что по-прежнему существуют разногласия относительно применения рыночных мер при пересечении национальных границ. ГМАИК рекомендует, чтобы Совет ИКАО организовал разработку рамок применения рыночных мер в международной авиации, принимая при этом во внимание выводы совещания высокого уровня и результаты Конференции COP-15 РКИК ООН, с целью оперативно завершить этот процесс.

4.3.5 Нормативные и прочие меры

4.3.5.1 Возможные меры этой категории включают рациональную организацию движения воздушных судов, (пределы/окна), улучшение прогнозирования погоды, транспарентную отчетность о выбросах углерода и реализацию программ образования и подготовки персонала. Каждая из этих мер может стать вкладом отдельных Договаривающихся государств в реализацию общего плана действий.

4.4 Применение мер Договаривающимися государствами

4.4.1 ГМАИК признала необходимость применения подходов, обеспечивающих поддержку принятия всеми Договаривающимися государствами соответствующих мер, и рекомендует продолжить разработку инструктивного материала и подготовку вспомогательной информации, действуя при этом через ИКАО и основываясь на результатах той отличной работы, которая уже проделана на ряде форумов ИКАО. В этой связи следует дополнительно уточнить содержащиеся в корзине меры и опубликовать их в дополнение к осуществляемому ИКАО процессу пересмотра и обновления информации в циркуляре 303 (http://www.icao.int/icao/en/sales/cat_2009_2010_en.pdf).

4.4.2 ГМАИК также обсудила вопрос о том, как содействовать применению региональными группами скоординированного подхода, исходя из понимания того, какие выгоды это может принести. ГМАИК поддерживает предложение об обмене информацией и экспертными знаниями между Договаривающимися государствами, а также разработку и публикацию каждым государством своего плана действий.

4.4.3 Подход ГМАИК заключается в том, что каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право окончательного выбора портфеля мер для своей отрасли/рынков (не было достигнуто согласия в отношении наиболее подходящего термина), а также на принятие решения о том, какой вклад оно может внести в ограничение или уменьшение эмиссии парниковых газов в соответствии с глобальными желательными целями.

4.4.4 Многие из указанных мер уже осуществляются или как часть политики Договаривающихся государств, направленной на снижение воздействия международной гражданской авиации на изменение климата, или по соображениям коммерческой необходимости снижения потребления топлива и соответственно уменьшения эмиссии. Однако в плане действий следует предусмотреть возможность для Договаривающихся государств вводить в действие новые меры.

4.5 Применение рыночных мер

ГМАИК не достигла консенсуса в отношении применения рыночных мер в международной гражданской авиации. Ниже изложены обсужденные вопросы.

4.6 Возможные сценарии

4.6.1 На основе доклада, представленного Рабочей группой 4 по рыночным мерам (МВМ), которая была создана на ГМАИК/3, члены ГМАИК рассмотрели три возможных сценария внедрения МВМ. Это следующие сценарии: А) Договаривающиеся государства добровольно выбирают, какие МВМ им принимать из корзины мер ИКАО, принятых на основе рекомендации ГМАИК, но без дополнительных инструктивных указаний ИКАО, В) Договаривающиеся государства соглашаются совместно внедрять единую глобальную меру и С) Договаривающиеся государства добровольно применяют свои МВМ, но в соответствии с согласованными рамками ИКАО.

4.6.2 ГМАИК обсудила все за и против каждого сценария.

4.7 Процесс разработок рамок

4.7.1 ГМАИК рекомендует, чтобы Совет ИКАО организовал процесс разработки рамок применения рыночных мер в международной авиации, и принимая во внимание выводы совещания высокого уровня и итоги СОР-15 РКИК ООН оперативно завершил эту работу. ГМАИК признала, что внедрение единой глобальной секторальной системы будет связано с необходимостью решения серьезных проблем, особенно в краткосрочной и среднесрочных перспективах и что отсутствие рамок усложнит координацию действий, приведет к появлению рисков нарушения правил конкуренции, излишне обременит отрасль и усложнит процесс соблюдения отраслью соответствующих требований.

4.7.2 В этих рамках должны быть надлежащим образом решены такие связанные с внедрением рыночных мер основные вопросы, как: а) учет в полном объеме принципов недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенных в Чикагской конвенции; б) учет в полной мере конкретных обстоятельств и различных возможностей каждого государства и региона; с) выбор наиболее эффективных и результативных мер; d) оказание содействия соблюдению отраслью соответствующих требований; e) согласование рыночных мер и исключение их дублирования; f) учет аспектов географического охвата.

4.8 Варианты рыночных мер для Договаривающихся государств и регионов

4.8.1 В результате рассмотрения 1) работы проделанной к настоящему времени ИКАО, 2) систем, разрабатываемых в настоящее время на национальном или региональных уровнях, и 3) предложений членов Группы и представителей отрасли о секторальных системах для международной авиации, ГМАИК сделала вывод, что ни закрытые системы торговли квотами на эмиссию, ни закрытые системы взимания сборов, не могут считаться наиболее рентабельным

вариантом. Кроме того, Группа подтвердила, что обложение налогом топлива связано с решением политических и правовых вопросов. Группа сделала вывод, что среди других возможных вариантов Договаривающиеся государства и регионы часто выбирают два вида мер, а именно: а) открытые "сверху–вниз" системы торговли квотами на эмиссию с прямым участием эксплуатантов воздушных судов и б) открытые "снизу–вверх" системы взимания повышенных сборов за топливо с эксплуатантов воздушных судов. Оба варианта подпадают под эти рамки.

4.9 Взаимодействие между инициативами Договаривающихся государств и регионов

4.9.1 Рабочая группа изучила вопрос о том, как определять, установилась ли эквивалентность между двумя видами рыночных мер, а также обсудила необходимость учета уменьшения тонн эмиссии CO₂ как части такой задачи.

4.9.2 Рабочая группа обсудила вопрос о необходимости предоставления международной авиации доступа к глобальному углеродному рынку и сделала вывод, что установление связей между локальными углеродными рынками, созданными в рамках мер, принимаемых Договаривающимися государствами и регионами в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами, является одним из путей содействия этому.

4.9.3 Рабочая группа рассмотрела приемлемые альтернативы сведения к минимуму нарушений правил конкуренции, в частности применение одинаковых мер в отношении всех эксплуатантов, выполняющих полеты на маршрутах между двумя Договаривающимися государствами или регионами, и применение одинаковых мер в каждой стране вылета, а также возможно и других критериев.

4.10 Конкретные обстоятельства и соответствующие возможности Договаривающихся государств и регионов

4.10.1 Рабочая группа обсудила вопрос о том, как при принятии рыночных мер должны учитываться конкретные потребности и возможности развивающихся государств, исходя при этом, в частности, из степени развитости авиационных рынков в различных государствах и регионах. В этой связи Группа обратила внимание на следующие возможности: а) сделать жесткость рыночных мер различной для разных авиационных рынков, б) распределять полученные доходы, принимая во внимание уровень развитости Договаривающихся государств, с) делать исключения для источников незначительных выбросов в соответствии с установленным пределом и d) обеспечить поэтапное включение Договаривающихся государств в эту систему, исходя из уровня развитости их авиационного рынка.

4.11 Использование доходов, полученных в результате применения рыночных мер

4.11.1 Рабочая группа обсудила возможность предоставления Договаривающимся государствам инструктивного материала относительно надлежащего использования доходов, полученных в результате применения в международной авиации рыночных мер. Она изучила вопрос о том, каким образом государства должны финансировать принятие мер, направленных на смягчение последствий изменения климата и адаптацию к ним. Группа считала, что для авиации, как и для других секторов, приоритетным является решение вопроса об использовании таких доходов как внутри стран, так и за рубежом, особенно в развивающихся странах.

5. МОНИТОРИНГ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТНОСТИ

5.1 Транспарентность данных

5.1.1 Успех программы действий зависит от транспарентности данных и регулярности представления отчетности о прогрессе, достигнутом на пути достижения установленных целей.

5.1.2 Важно, чтобы методы сбора и обобщения данных о достигнутом прогрессе, а также дальнейшей их обработки и распространения носили практический характер и могли применяться в международном масштабе. В настоящее время Комитет Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и Секция экономического анализа и баз данных (EAD) занимаются разработкой инструктивного материала по обработке, оценке и представлению данных об авиационной эмиссии и возможно скоро смогут оказать дополнительную помощь в этой области.

5.2 Отчеты государств

5.2.1 В ходе обсуждения этого вопроса ГМАИК было подтверждено, что Договаривающиеся государства должны готовить подробные годовые отчеты о действиях, которые они предпринимают с целью внесения своего вклада в достижение глобальной цели.

5.2.2 Кроме описания принимаемых мер, государства должны включать в отчеты данные об объеме воздушного движения и потребленном топливе.

5.2.3 ГИАИК понимала, что некоторые из таких данных уже собираются ИКАО и РКИК ООН. Секретариату ИКАО следует подготовить предложение о сборе дополнительных данных, принимая при этом во внимание охват установленных РКИК ООН требований, чтобы, насколько это возможно, избежать дублирования запросов данных и таким образом свести к минимуму соответствующую нагрузку на Договаривающиеся государства.

5.3 Роль ИКАО

5.3.1 ГМАИК согласилась, что ИКАО должна играть лидирующую роль в координации сбора и анализа данных, получаемых из всех имеющихся источников, основываясь при этом на действующем механизме, предусмотренном статьей 67 Чикагской конвенции. Это включает сбор данных о потребленном авиационной отраслью топливе и предполагает тесное сотрудничество с соответствующими международными отраслевыми органами.

5.3.2 Совет может дать Секретариату указание подготовить документ по вопросу о том, как лучше всего организовать сбор данных о потребленном топливе, а также других данных с целью ликвидировать существующие информационные пробелы.

5.3.3 МГАИК рекомендует ИКАО оказывать техническую помощь в процессе представления отчетности, особенно развивающимся странам. Эта помощь дополнит уже оказываемую ИКАО помощь, которая включает проведение семинаров и практической подготовки.

5.3.4 МГАИК рекомендует, что ИКАО следует каждые три года готовить сводный глобальный отчет для распространения информации о прогрессе, достигнутом на пути достижения глобальных целей.

6. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ

6.1 Принципы РКИК ООН и ИКАО

6.1.1 Некоторым развивающимся странам возможно необходимо будет оказать помощь с целью содействовать их усилиям в достижении любой желательной цели в отношении уменьшения эмиссии CO₂ международной гражданской авиации. Представители развивающихся стран в ГМАИК подчеркивали необходимость обеспечивать согласованность между любыми принимаемыми мерами и условиями РКИК ООН и Киотского протокола, однако, не упреждать при этом любые договоренности, которые могут быть достигнуты в рамках РКИК ООН. Другие страны подчеркивали, что предпринимаемые в этой области действия должны отражать традиционный подход ИКАО, заключающийся в том, чтобы учитывать особые обстоятельства развивающихся стран и принцип недискриминации, занимающий центральное место в Чикагской конвенции, а также аспекты функционирования международных рынков гражданской авиации.

6.1.2 В общих чертах любую помощь развивающимся странам следует комплексно увязывать с показателями социального и экономического развития, принимая при этом во внимание обоснованные приоритетные потребности развивающихся стран в достижении устойчивого экономического роста и искоренении нищеты, как это определено в сформулированных ООН Целях развития на тысячелетие.

6.1.3 Варианты возможного оказания помощи развивающимся странам можно разбить на группы по следующим темам: экономические меры, передача технологий, оказание соответствующей финансовой помощи, а также образование и подготовка персонала. Эти группы охватывают круг возможных действий в тех областях, которые связаны с авиацией.

6.2 Цели оказания помощи

6.2.1 Вследствие глобального характера деятельности международной авиации существует потенциальные сетевые выгоды, которые можно получить, если обеспечить всем Договаривающимся государствам и всем эксплуатантам как можно более широкий доступ к самым современным технологиям и эксплуатационным процедурам. Если развивающиеся страны будут иметь доступ к самым современным имеющимся технологиям, то это поможет им в создании устойчивого и эффективного сектора международной авиации. Это позволит получить максимальные выгоды в результате осуществления мер по уменьшению эмиссии парниковых газов международной авиации.

6.3 Применение рыночных мер

6.3.1 Применение экономических/рыночных мер, включая системы компенсации углерода, системы торговли квотами на эмиссию и взимание сборов за эмиссию, может обеспечить финансирование оказания помощи через, кроме всего прочего, Механизмы чистого развития (МЧР) в целях осуществления утвержденных проектов в развивающихся странах. Отмечалось, что необходимо дополнительно обсудить этот вопрос в рамках РКИК ООН, чтобы получить доступ к механизмам МЧР как части стратегии действий по уменьшению эмиссии международной авиации, предусмотренной в соглашении на период после 2012 года.

6.3.2 Многие участники из развивающихся стран придерживались следующего мнения:

- Когда страны, включенные в приложение 1, рассматривают системы торговли квотами на эмиссию в связи с выполнением взятых на себя обязательств в рамках РКИК ООН и Киотского протокола, они должны принимать во внимание принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующие возможности (CBDR);
- Развитые государства в ходе рассмотрения вопроса о внедрении систем торговли квотами на эмиссию должны учитывать потенциальное воздействие последствий их применения на развивающиеся государства, как с точки зрения выполнения ими авиаперевозок, так и более широкого финансирования принятия этими государствами мер, связанных с изменением климата.

6.4 Передача технологий

6.4.1 Разработка и совершенствование потенциала и технологий развивающихся стран необходимы с той целью, чтобы они могли внести свой эффективный вклад в достижение глобальных желательных целей.

6.4.2 Кроме того, необходимо обеспечить развитие соответствующих производственных объектов, чтобы обеспечить, где это возможно, принятие таких мер на местах (например, модернизация используемых планеров самолетов (концевые крылышки и т. п.), модификация двигателей на эксплуатируемых воздушных судах и создание инфраструктуры для использования альтернативных видов топлива).

6.4.3 Кроме того, развивающимся странам нужна помощь в разработке и применении современных средств организации воздушного движения, включая соответствующее бортовое оборудование и подготовку персонала.

6.5 Финансовая помощь

6.5.1 В дополнение к предоставляемому развивающимся странам общему финансированию по каналам финансового механизма РКИК ООН, из двусторонних и многосторонних источников, поддерживающих выполнение целей РКИК ООН и ИКАО, а также на существующих и вновь появляющихся углеродных рынках и из частных и других источников, можно, по мере необходимости, рассмотреть вопрос о целевом финансировании проектов международной авиации с целью обеспечить передачу технологий в различных формах и внедрение более эффективных систем. Существуют разнообразные формы финансирования, отвечающие потребностям отдельных доноров, и они служат структурной основой создания гибких механизмов осуществления проектов.

6.6 Образование и подготовка персонала

6.6.1 Развивающимся странам следует оказывать помощь в разработке и внедрении программ образования и подготовки персонала, включая укрепление национальных учебных заведений, обмен персоналом и прикомандирование специалистов с целью подготовки местных экспертов по вопросам защиты окружающей среды, связанным с деятельностью международной гражданской авиацией.

6.7 Помощь, связанная с мониторингом и представлением отчетности

6.7.1 Одна из важных ролей ИКАО заключается в оказании развивающимся странам помощи в осуществлении мониторинга и представлении отчетности. Это включает оказание как прямой помощи на местах, так и проведение семинаров для обучения необходимым умениям.

7. ПРОЧИЕ МЕХАНИЗМЫ ВНЕДРЕНИЯ

7.1 Планы действий каждого Договаривающегося государства

7.1.1 Договаривающиеся государства должны разработать и опубликовать свои планы действий, в которых формулируется предлагаемый подход данного Договаривающегося государства в отношении его вклада в достижение глобальных целей. В планах действий должны перечисляться приоритетные предлагаемые меры, приводиться описание подхода к внедрению, а также указываться сроки и предполагаемые результаты. Что касается развитых стран, то в их планы действий может также включаться описание подхода к оказанию помощи развивающимся странам.

7.1.2 ГМАИК обсудила случаи предоставления исключений в силу малозначимости тем Договаривающимся государствам, в которых не выполняется какого-либо значительного объема международных авиаперевозок, например, исключений тем государствам, общий объем международных КТК в которых составляет меньше определенной процентной доли.

7.1.3 В планы следует включать механизмы мониторинга осуществления и обновления, по мере необходимости, Договаривающимися государствами своих планов действий и представления отчетности.

7.2 Содействие принятию Договаривающимися государствами программы действий

7.2.1 ИКАО следует взять на себя ответственность за содействие принятию программы действий отдельными Договаривающимися государствами и поощрение скорейшей разработки планов действий.

7.2.2 Чтобы добиться существенного прогресса в достижении любой глобальной цели, необходимо обеспечить участие в этом процессе большинства стран с самым значительным объемом международной авиации, которые несут ответственность за большую часть общего объема эмиссии международной авиации.

7.2.3 Кроме того, необходимо обеспечить участие в этом процессе как можно большего числа стран, что будет демонстрировать решительное намерение Договаривающихся государств ИКАО заниматься проблемами изменения климата, связанными с деятельностью международной авиации.

7.2.4 Некоторым государствам возможно потребуется помощь других Договаривающихся государств и отрасли, которую им вероятно легче будет получить через ИКАО, в процессе оценки областей действий и разработке планов действий.

7.3 Содействие развитию сотрудничества между региональными группами

7.3.1 Вследствие того, что международная авиация выполняя полеты пересекает границы ряда Договаривающихся государств, любые существующие в Договаривающихся государствах

несоответствия применяемых технологий, эксплуатационных процедур или других мер могут приводить к значительному снижению эффективности и увеличению объема эмиссии. ИКАО следует содействовать развитию сотрудничества государств в целях разработки скоординированных подходов к решению таких вопросов, как, например, организация воздушного движения, так как это, как правило, затрагивает интересы нескольких Договаривающихся государств.

7.3.2 Развитие сотрудничества Договаривающихся государств, особенно в регионах с большим объемом полетов международной авиации, поможет свести к минимуму потребление топлива и объем эмиссии.

7.4 Оказание Договаривающимся государствам содействия в заключении партнерских соглашений

7.4.1 ГМАИК пришла к вводу, что ИКАО следует поощрять Договаривающиеся государства заключать партнерские соглашения в целях обмена информацией и экспертными знаниями.

7.4.2 В мире уже действует ряд партнерских соглашений, которые обеспечивают обмен информацией и экспертными знаниями, касающимися авиационной эмиссии, между полномочными авиационными органами и различными академическими и научно-исследовательскими учреждениями. Увеличение количества таких соглашений и установление соответствующих связей между Договаривающимися государствами обеспечит более быстрое развитие новых технологий и процедур.

7.5 Информационный материал по управлению эмиссией

7.5.1 ГМАИК сделала вывод, что Договаривающимся государствам следует продолжить работу в рамках ИКАО по подготовке инструктивного материала и вспомогательной информации по вопросу о принятии соответствующих мер, основываясь при этом на результатах уже проделанной работы. Ранее ИКАО опубликовала циркуляр 303 *"Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии"*, в котором приводится описание ряда мер, направленных на уменьшение потребления топлива. Перед САЕР уже поставлена задача по обновлению этого документа и поэтому в настоящее время в связи с включением в пересмотренный документ уточненного и обновленного инструктивного материала следует более детально рассмотреть определенные ГМАИК меры.

7.6 Прочие задачи САЕР

7.6.1 В связи с вероятной диверсификацией в будущем видов авиационного топлива необходимо будет не ограничиваться рассмотрением только предлагаемого показателя топливной эффективности, который основан на использовании нефтепродуктов, а также подумать о показателе, который бы более точно отражал различные факторы эмиссии CO₂ при использовании других видов топлива. САЕР следует рассмотреть вопрос о дальнейшей разработке показателя интенсивности нетто-выбросов CO₂ с учетом альтернативных видов топлива и применения рыночных мер. Экологические выгоды чистого жизненного цикла альтернативных видов топлива могут найти отражение в показателе топливной эффективности. Кроме того, САЕР следует поручить разработку стандарта на CO₂ для новых типов воздушных судов.

7.6.2 Вследствие того, что средний вес пассажира является ключевым фактором при расчете топливной эффективности важно устанавливать стандартный средний вес пассажира для применения всеми авиаперевозчиками при выполнении полетов на определенном маршруте.

7.7 Процесс обзора стратегии действий

7.7.1 Любая разработанная ИКАО программа действий может основываться только на имеющихся данных, прогнозах и другой информации, а также на предположениях о том, какие действия предпримут Договаривающиеся государства ИКАО в целях уменьшения объема авиационной эмиссии. Так как невозможно точно предсказать, какое воздействие окажет программа действий на эмиссию международной авиации, то в будущем необходимо будет регулярно проводить обзоры для оценки прогресса на пути достижения глобальных желательных целей и определения того, какие коррективы необходимо внести в программу действий.

7.7.2 Такие обзоры следует проводить каждые три года, чтобы их результаты можно было рассмотреть на проводимой раз в три года сессии Ассамблеи ИКАО.

**ЧЛЕНЫ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)**

ГМАИК/1	ГМАИК/2	ГМАИК/3	ГМАИК/4
Mr. John DOHERTY (Австралия)	Mr. John DOHERTY (Австралия)	Mr. John DOHERTY (Австралия) Председатель	Mr. John DOHERTY (Австралия) Заместитель председателя
Mr. Marcos V. PINTA GAMA (Бразилия)	Mr. Marcos V. PINTA GAMA (Бразилия) Заместитель председателя	Mr. Marcos V. PINTA GAMA (Бразилия)	Mr. Marcos V. PINTA GAMA (Бразилия)
Ms. Brigita GRAVITIS-BECK (Канада) Заместитель председателя	Ms. Brigita GRAVITIS-BECK (Канада)	Ms. Brigita GRAVITIS-BECK (Канада)	Ms. Brigita GRAVITIS-BECK (Канада)
Mr. Hongfeng GAO (Китай)	Mr. Zhanbin WANG (Китай)	Mr. Zhanbin WANG (Китай)	Mr. Yuan JI (Китай)
Mr. Paul SCHWACH (Франция)	Mr. Paul SCHWACH (Франция)	Mr. Paul SCHWACH (Франция)	Mr. Paul SCHWACH (Франция)
Mr. Thilo E.W. SCHMIDT * (Германия)	Mr. Thilo E.W. SCHMIDT (Германия)	Mr. Thilo E.W. SCHMIDT (Германия)	Mr. Thilo E.W. SCHMIDT (Германия)
Mr. Kanu GOHAIN *	Mr. R.P. SAHI (Индия)	Mr. R.P. SAHI (Индия)	Mr. Lalit GUPTA (Индия)
Mr. Kosuke SHIBATA (Япония)	Mr. Keiji TAKIGUCHI (Япония)	Mr. Keiji TAKIGUCHI (Япония)	Mr. Keiji TAKIGUCHI (Япония)
Mr. Gilberto LÓPEZ MEYER (Мексика)	Mr. Gilberto LÓPEZ MEYER (Мексика)	Mr. Gilberto LÓPEZ MEYER (Мексика) Заместитель председателя	Mr. Gilberto LÓPEZ MEYER (Мексика) Председатель

ДОБАВЛЕНИЕ
ДОКЛАД ГМАИК

**ЧЛЕНЫ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)**

ГМАИК/1	ГМАИК/2	ГМАИК/3	ГМАИК/4
Dr. Harold O. DEMUREN (Нигерия)	Dr. Harold O. DEMUREN (Нигерия)	Dr. Harold O. DEMUREN * (Нигерия)	Dr. Harold O. DEMUREN (Нигерия)
Mr. Eugeny BACHURIN * (Российская Федерация)	Mr. Eugeny BACHURIN (Российская Федерация)	Mr. Oleg DEMIDOV (Российская Федерация)	Mr. Oleg DEMIDOV (Российская Федерация)
Dr. M.R. BERENJI (Саудовская Аравия)	Dr. M.R. BERENJI (Саудовская Аравия)	Captain M.A. JAMJOOM (Саудовская Аравия)	Captain M.A. JAMJOOM (Саудовская Аравия)
Ms. Mputi MPOFU (Южная Африка)	Ms. Mputi MPOFU (Южная Африка) Председатель	Ms. Mputi MPOFU (Южная Африка)	Mr. Zakhele THWALA * (Южная Африка)
Mr. Raymond CRON (Швейцария) Председатель	Mr. Raymond CRON (Швейцария)	Mr. Peter GRIFFITHS (Соединенное Королевство)	Mr. Mark DIERIKX (Нидерланды)
Mr. Daniel K. ELWELL (Соединенные Штаты Америки)	Ms. Nancy LOBUE (Соединенные Штаты Америки)	Ms. Nancy LOBUE (Соединенные Штаты Америки)	Ms. Nancy LOBUE (Соединенные Штаты Америки)

* Не смог принять участие

– КОНЕЦ –

A-2

ДОКЛАД ГМАИК