



СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РЕШЕНИЙ

(Представлено Секретариатом)

Открытие Совещания

1. Совещание высокого уровня открыл Президент Совета г-н Роберто Кобе Гонсалес. В своей вступительной речи Президент подчеркнул, что Совещанию необходимо продемонстрировать лидирующую роль ИКАО при рассмотрении программы действий, разработанной Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК), и рекомендаций относительно необходимых дальнейших действий по решению проблемы эмиссии, производимой международной авиацией, с целью представления конкретных предложений на Конференции Сторон (COP15) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) в декабре 2009 года.

Выборы председателя и заместителя председателя Совещания

2. По предложению Саудовской Аравии, поддержанному Южной Африкой, Мексикой, Египтом, Катаром и Эквадором, председателем Совещания был избран Генеральный директор полномочного органа гражданской авиации Сингапура г-н Яп Он Хен, а заместителем председателя Совещания был избран заместитель министра транспорта Российской Федерации г-н Валерий М. Окулов.

Секретариат

3. Участники Совещания приняли к сведению, что секретарем Совещания будет Генеральный секретарь г-н Р. Бенжамен, консультативную помощь которому будут оказывать г-жа Ф. Одутола (D/ATB) и г-н Дж. Бегин (C/CRC), и что заместителем секретаря будет г-жа Дж. Хьюпи (C/ENV). В работе совещания будет также участвовать ряд других старших сотрудников, и в распоряжении Совещания находятся все ресурсы Секретариата.

Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации

4. Совещание рассмотрело документы HLM-ENV/09-WP/3 (Решение Совета относительно деятельности ГМАИК), HLM-ENV/09-WP/4 (Доклад ГМАИК) и HLM-ENV/09-WP/5 (Желательные цели и варианты их реализации), представленные Секретариатом, наряду с рабочими документами, представленными: Швецией от имени Европейского союза (ЕС) и государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)

(HLM-ENV/09-WP/14); Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки (HLM-ENV/09-WP/25); Австралией (HLM-ENV/09-WP/21); Объединенными Арабскими Эмиратами (HLM-ENV/09-WP/24); Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) (HLM-ENV/09-WP/19); Международным советом деловой авиации (МСДА) (HLM-ENV/09-WP/22), а также четыре информационных документа Секретариата.

5. Все выступавшие выразили признательность ГМАИК за проделанную работу и поддержку решению Совета ИКАО. Они признали, что программа действий по международной авиации и изменению климата является первым позитивным шагом в усилиях ИКАО по решению проблемы эмиссии парниковых газов международной авиацией. Они также признали необходимость дальнейшего устойчивого роста авиационного сектора.

6. В целом было поддержано мнение о том, что ИКАО необходимо продолжать играть свою лидирующую роль и внести конкретный вклад в процесс РКИК ООН и COP15 в части, касающейся порядка рассмотрения влияния международной авиации на изменение климата. Отмечалось также, что с учетом предполагаемого развития сектора достижение рекомендуемой ГМАИК желательной цели ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % не приведет к уменьшению абсолютного объема эмиссии CO₂ в долгосрочном плане.

7. Некоторые государства подчеркнули, что для решения проблемы прогнозируемого роста объемов эмиссии парниковых газов международной авиации потребуются установить более радикальные среднесрочные и долгосрочные цели. Предложения некоторых государств и авиационной отрасли относительно более радикальных целей включали:

- a) на среднесрочную перспективу: обеспечение углеродно-нейтрального прироста к 2020 году (используя в качестве базового 2005 год) и сокращение эмиссии к 2020 году ниже базового уровня 2005 года с вспомогательной целью ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % в период с 2013 по 2020 год за счет технических и эксплуатационных достижений;
- b) на долгосрочную перспективу: сокращение эмиссии к 2050 году, включая 50-процентное сокращение по сравнению с уровнем 2005 года, и сокращение эмиссии в соответствии с целью не поднимать среднемировую температуру более чем на 2 °C выше преиндустриального уровня.

8. Авиационная отрасль предложила принять рекомендуемые ею коллективные авиационные цели, включая ежегодное повышение эффективности сокращения эмиссии CO₂ на 1,5 % до 2020 года, обеспечение углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и долгосрочную цель 50-процентного сокращения в 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года.

9. Некоторые участники высказали мнение о том, что согласовать более радикальные цели на данном Совещании будет нелегко. Они отметили, что, исходя из мандата, вытекающего из резолюции A36-22 последней Ассамблеи, и учитывая заложенный в РКИК ООН принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих способностей (CBDR), следует придерживаться консенсусной позиции, выработанной на ГМАИК в отношении краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей повышения топливной эффективности. Другие участники предложили разработать процесс подготовки предложений по более радикальным целям для

окончательной доработки позиции ИКАО на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году с учетом итогов COP15.

10. МСДА, которого поддержали несколько государств, предложил ИКАО рассмотреть вопрос о разработке иных показателей, чем объемы выработанного топлива на выполненный коммерческий тонно-километр, которые могли бы использоваться для определения целей топливной эффективности небольших эксплуатантов.

11. Для облегчения дальнейшего обсуждения желательных целей председатель в рамках своих полномочий создал неофициальную группу. В группу вошли представители из 18 государств. Председатель информировал Совещание о том, что любые выработанные неофициальной группой рекомендации будут представлены на рассмотрение Совещания на пленарном заседании.

Пункт 2 повестки дня. Предложения относительно стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии

12. Совещание рассмотрело документы HLM-ENV/09-WP/6 (Предложения относительно стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии), HLM-ENV/09-WP/7 (Технические и эксплуатационные способы уменьшения объема эмиссии), HLM-ENV/09-WP/8 (Рыночные инструменты и изменение климата) и HLM-ENV/09-WP/9 (Альтернативные виды авиационного топлива), представленные Секретариатом, наряду с относящимися к данной теме рабочими документами, представленными Швецией от имени ЕС и государствами – членами ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/15), Нигерией от имени африканских государств (HLM-ENV/09-WP/28), Египтом (HLM-ENV/09-WP/20), Объединенными Арабскими Эмиратами (HLM-ENV/09-WP/23), Индией (HLM-ENV/09-WP/26), ЮНВТО (HLM-ENV/09-WP/13) и ИМО (HLM-ENV/09-WP/27).

13. Было выражено общее согласие относительно того, что ИКАО следует продолжать играть ведущую роль в решении всех проблем, связанных с международной авиацией и изменением климата. Общее согласие было также в том, что для достижения сокращения объемов авиационной эмиссии необходимо использовать комплексный подход. Наблюдалась широкая поддержка мнения о том, что ИКАО необходимо продолжить разработку корзины мер, включая меры по оказанию помощи развивающимся государствам; создать механизм разработки рамок применения рыночных мер в гражданской авиации и содействовать разработке и использованию альтернативных видов топлива в авиации.

14. В дискуссии по вопросу применения рыночных мер нашли отражение расходящиеся точки зрения, выраженные в ходе обсуждений в рамках ГМАИК. Многие государства выразили мнение о том, что ИКАО необходимо предпринять необходимые действия по подготовке рамок применения рыночных мер на основе итогов этого Совещания и Конференции COP15. Некоторые государства предложили учитывать при разработке таких рамок конкретные вопросы, а именно:

- а) оценка потенциального вклада рыночных мер в предполагаемую деятельность по глобальному сокращению эмиссии применительно к сектору международной авиации;
- б) каким образом сектор международной авиации может иметь доступ к рыночным мерам;

- c) потенциальная возможность мобилизации ресурсов за счет использования рыночных мер;
- d) как следует оптимально использовать такие ресурсы с учетом нужд различных государств и конкретной необходимости в деятельности по смягчению последствий и адаптации.

15. Ряд участников отметил, что любые стратегии по сокращению объемов эмиссии парниковых газов международной авиацией должны учитывать соответствующие принципы Чикагской конвенции и РКИК ООН. Они также поддержали мнение о том, что успешная реализация мер зависит от конкретных условий, технологических потребностей и возможностей государств, а также от выделения достаточных финансовых ресурсов.

16. Участники признали потенциальную роль, которую могут играть альтернативные виды топлива в сокращении объемов эмиссии парниковых газов авиацией. Отмечалось, что использование альтернативных видов топлива связано с конкретными национальными условиями. Участники приняли к сведению, что в ноябре 2009 года в Рио-де-Жанейро состоится Конференция по авиации и альтернативным видам топлива. Результаты этой Конференции следует довести до сведения РКИК ООН.

Пункт 3 повестки дня. Средства оценки достигнутого прогресса

17. Совещание рассмотрело документ HLM-ENV/09-WP/10 (Средства оценки достигнутого прогресса), представленный Секретариатом наряду с соответствующим рабочим документом, представленным Швецией от имени ЕС и государствами – членами ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/16).

18. Было выражено общее согласие относительно того, что ИКАО следует возглавить деятельность по созданию механизма измерения/оценки и верификации глобальной эмиссии ПГ, связанной с деятельностью международной авиации.

19. В соответствии с решением Совета была признана необходимость оказания технической и финансовой помощи развивающимся государствам в области представления отчетности.

20. Было также выражено согласие относительно важности поддержки государствами ИКАО в предоставлении в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции данных о перевозках и потреблении топлива, как это было рекомендовано ГМАИК, и наращивании ее возможностей в сфере моделирования.

21. Совещание признало необходимость дальнейшего рассмотрения Советом системы представления отчетности, которая не влечет за собой дополнительного бремени и отвечает требованиям РКИК ООН и другим требованиям к представлению отчетности.

22. В отношении решения Совета относительно планов действий государств большинство участников выразило мнение о том, что ИКАО следует как можно скорее разработать необходимые рекомендации государствам и рассмотреть вопрос о предоставлении незначительных исключений в целях избежания необоснованного административного бремени для

Договаривающихся государств с незначительным объемом международной авиационной деятельности.

Пункт 4 повестки дня. Финансовые и людские ресурсы

23. Совещание рассмотрело документ HLM-ENV/09-WP/11 (Финансовые и людские ресурсы), представленный Секретариатом, наряду с относящимся к этой теме документом, представленным Швецией от имени ЕС и государствами – членами ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/17).

24. Было выражено общее согласие относительно того, что для выполнения рекомендации ГМАИК, касающейся финансовых и людских ресурсов, на которую делается ссылка в документе HLM-ENV/09-WP//11, ИКАО необходимо действовать в качестве посредника для оказания помощи государствам, нуждающимся в получении доступа к финансовым ресурсам, и сотрудничать с другими учреждениями в этом отношении.

25. Некоторые делегаты выразили мнение о том, что рыночные меры международной авиации в будущем соглашении об изменении климата могут сыграть существенную роль в образовании финансовых ресурсов для развивающихся государств. Другие делегации считали, что размер помощи Договаривающимся государствам с точки зрения финансовых ресурсов, передачи технологий и стремления к расширению возможностей в значительной мере определяет степень выполнения плана действий и достижения целей развивающимися государствами.

26. В отношении финансовой поддержки государствами деятельности Организации, связанной с охраной окружающей среды, все государства признали необходимость выделения адекватных ресурсов на поддержку этой деятельности ИКАО в соответствии с ведущей ролью, ожидаемой от ИКАО в этой области. Совещание признало важность внесения государствами-членами взносов в добровольные экологические фонды на поддержку деятельности, связанной с охраной окружающей среды, и необходимость придания такой деятельности должного приоритета в следующем бюджете по программам ИКАО.

— КОНЕЦ —