



СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РЕШЕНИЙ 7 октября 2009 года (Утреннее заседание)

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 достижение рекомендуемой ГМАИК желательной цели ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % не приведет к уменьшению абсолютного объема авиационной эмиссии CO₂.

7. Некоторые государства подчеркнули, что для решения проблемы прогнозируемого роста объемов эмиссии парниковых газов международной авиации потребуется установить более радикальные среднесрочные и долгосрочные цели. Предложения некоторых государств и авиационной отрасли относительно более радикальных целей включали: среднесрочную цель обеспечения углеродно-нейтрального роста к 2020 году (используя в качестве базового 2005 год); абсолютное сокращение эмиссии к 2020 году по сравнению с уровнями 2005 года; долгосрочную цель 50-процентного сокращения эмиссии к 2050 году; и абсолютное сокращение эмиссии в соответствии с целью не поднимать среднюю температуру более чем на 2 °C выше прединдустриального уровня.

8. 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. 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.

9. 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.

ВЫВОДЫ¹

10. Совещание сделало следующие выводы:

- a) рекомендованная ГМАИК и принятая Советом ИКАО программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата обеспечивает хорошую основу для глобальных рамок решения проблемы влияния международной авиации на изменение климата;
- b) сектору международной авиации необходимо внести вклад в глобальные усилия по решению проблемы изменения климата с учетом его доли ответственности;
- c) авиационная отрасль предприняла весьма активные действия, предлагая принять цели сокращения эмиссии для отрасли, в частности цели ИАТА, состоящие в обеспечении углеродно-нейтрального прироста с 2020 года и 50-процентного уменьшения объема эмиссии к 2050 году;
- d) рекомендованные ГМАИК и одобренные Советом желательные цели ежегодного повышения топливной эффективности международной гражданской авиации на 2 % в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном плане соответственно до 2012, 2020 и 2050 года не позволят сократить абсолютный объем авиационной эмиссии CO₂.

— КОНЕЦ —

¹ О выводах и рекомендациях, касающихся амбициозности целей и желательных уровней, будет доложено позднее в ходе Совещания.