



СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИЙ

(Представлено Секретариатом)

Пункт 5 повестки дня. Рассмотрение программы действий в области международной авиации и изменения климата и рекомендаций для Конференции COP15

1. Неофициальная группа, созданная для оказания председателю помощи в достижении желательных целей в рамках пункта 1 повестки дня, провела под его руководством дискуссию по проекту декларации совещания HLM-ENV. Члены этой неофициальной группы подготовили проект декларации и соответствующие рекомендации, касающиеся дальнейшей работы Совета ИКАО, для рассмотрения совещанием HLM-ENV.

2. После завершения дискуссии неофициальной группой председатель представил в ходе заключительного пленарного заседания документ HLM-ENV/09-WP/12 (Revision No. 1) "Элементы позиции ИКАО на Конференции COP15", который содержит проект декларации совещания HLM-ENV и рекомендации, касающиеся дальнейшей работы Совета ИКАО. Председатель зачитал предлагаемую поправку к документу WP/12 и предложил совещанию HLM-ENV утвердить проект декларации и рекомендации с внесенными поправками. После дискуссии совещание HLM-ENV утвердило проект декларации и рекомендации с внесенными поправками (HLM-ENV/09-WP/12 (Revision No. 2)). Совещание HLM-ENV также согласилось направить утвержденную декларацию и рекомендации Совету ИКАО для рассмотрения с целью обеспечить основу для выработки позиции ИКАО на ведущихся в рамках РКИК ООН переговорах.

3. Декларация и рекомендации, утвержденные совещанием HLM-ENV, включены в настоящий документ в качестве добавлений А и В соответственно.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

УТВЕРЖДЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ СОВЕЩАНИЯ HLM-ENV

Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата, созданное Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в Штаб-квартире в Монреале 7–9 октября 2009 года, в работе которого приняли участие министры и другие высокопоставленные должностные лица, представляющие [xxx] государств и [xxx] международных организаций:

принимая во внимание, что 36-я сессия Ассамблеи ИКАО поручила Совету созвать совещание высокого уровня для рассмотрения программы действий в области международной авиации и изменения климата, рекомендованной Группой по международной авиации и изменению климата, с учетом того, что 15-е совещание Конференции Сторон (COP15) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) будет проведено в декабре 2009 года,

приветствуя решение Совета ИКАО полностью принять программу действий в области авиации и изменения климата, включающую глобальные желательные цели в виде топливной эффективности, корзину мер и средства определения достигнутого прогресса в качестве первого важного шага в работе Договаривающихся государств в рамках ИКАО по решению проблемы эмиссии парниковых газов (ПГ) международной авиации,

вновь подтверждая, что ИКАО является ведущим учреждением Организации Объединенных Наций в вопросах, касающихся международной гражданской авиации, и подчеркивая обязательство ИКАО по-прежнему играть ведущую роль в решении вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой,

признавая принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях и тот факт, что в рамках РКИК ООН и Киотского протокола инициативу берут на себя развитые страны,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

вновь подчеркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации,

признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂, предположительно возрастет в результате дальнейшего развития сектора,

признавая, что сектор международной авиации должен сыграть свою роль в решении глобальной проблемы изменения климата, в том числе путем вклада в сокращение глобальной эмиссии ПГ,

принимая во внимание научное мнение о том, что увеличение средней глобальной температуры относительно доиндустриальных уровней не должно превышать 2 °C,

отмечая, что постоянные усилия сектора, направленные на уменьшение воздействия авиации на изменение климата, и достигнутое за последние 40 лет повышение топливной эффективности привели к тому, что топливная эффективность современных воздушных судов увеличилась на 70 % в расчете на пассажиро-километр,

подтверждая, что решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации требует активного участия и сотрудничества государств и отрасли, и отмечая коллективно объявленные ИАТА, ИККАИА, КАНСО и МСА от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и уменьшения объема эмиссии углерода на 50 % в 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, не одинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями,

признавая, что желательная цель, предусматривающая 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности, по всей вероятности, не обеспечит уровня снижения, необходимого для стабилизации, а затем уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации потребуются рассмотреть более масштабные цели,

заявляет, что:

1. HLM одобряет программу действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата, принятую Советом ИКАО;

2. в ходе реализации программы действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % в среднесрочном плане до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год в долгосрочном плане с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

3. учитывая соответствующие итоги 15-й Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и признавая, что настоящая Декларация не предвосхищает результатов этих переговоров, ИКАО и ее Договаривающиеся государства вместе с соответствующими организациями будут также постоянно сотрудничать в проведении дальнейшей работы по среднесрочным и долгосрочным целям, включая изучение возможности реализации более масштабных целей, в том числе углеродно-нейтральный прирост и сокращение эмиссии, учитывая коллективно объявленные ИАТА, ИККАИА, КАНСО и МСА от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства, особые условия и соответствующие возможности развивающихся стран и устойчивое развитие отрасли международной гражданской авиации, для рассмотрения 37-й сессией Ассамблеи ИКАО;

4. такое повышение топливной эффективности или другие желательные цели снижения объема эмиссии не будут налагать конкретные обязательства на отдельные государства.

Различные обстоятельства, соответствующие возможности и степень, в которой развивающиеся и развитые государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;

5. ИКАО определит процесс разработки рамок рыночных мер в международной авиации с учетом выводов Совещания высокого уровня и итогов COP15 РКИК ООН, а также с учетом соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО и добавлений к ним с целью скорейшего завершения данного процесса;

6. ИКАО будет регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основании утвержденной ее Договаривающимися государствами информации;

7. государствам рекомендуется представлять свои планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО данные об эмиссии CO₂ международной авиации;

8. ИКАО и ее Договаривающиеся государства будут решительно поддерживать более широкие дискуссии по разработке связанных с альтернативными видами топлива технологий и содействию использованию экологичных альтернативных видов топлива, включая виды биотоплива, в авиации с учетом национальных условий.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ В

УТВЕРЖДЕННЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ СОВЕЩАНИЯ HLM-ENV

Дополнительно к рекомендациям ГМАИК, принятым Советом ИКАО, Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата рекомендовало, чтобы в целях проведения работы в период до предстоящей 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году и в последующий период Совет ИКАО:

1. *работал* оперативно совместно с отраслью над ускорением разработки и внедрения более энергоэффективной авиационной техники и экологических альтернативных видов топлива для авиации;
2. *стремился разработать* глобальный стандарт на CO₂ для новых типов воздушных судов в соответствии с рекомендациями CAEP;
3. *продолжал* накапливать и обновлять информацию о взаимозависимости между шумом и эмиссией при разработке и внедрении мер по решению проблемы эмиссии ПГ международной авиации;
4. *продолжал* сотрудничать с другими соответствующими организациями в выработке научного понимания и мер в отношении ограничения влияния авиации, не связанного с эмиссией CO₂;
5. *активизировал* свои усилия по дальнейшей разработке стандартов и рекомендуемой практики в отношении мер технологического и эксплуатационного характера, направленных на сокращение эмиссии международной авиации, при содействии и экспертном участии технических групп экспертов и комитетов ИКАО и в консультации с другими соответствующими организациями, в частности, в разработке нового инструктивного материала по эксплуатационным мерам, направленным на сокращение эмиссии международной авиации;
6. *принял* обязательства, в сотрудничестве с отраслью, оказывать содействие в реализации эксплуатационных изменений и совершенствованию организации воздушного движения и систем аэропортов в целях снижения эмиссии сектора международной авиации;
7. *дополнительно рассмотрел* меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала, включая возможное применение гибких механизмов в рамках РКИК ООН, таких как механизм чистого развития (МЧР), к международной авиации;
8. *поощрял* активное участие государств и международных организаций в Конференции по авиации и альтернативным видам топлива в Рио-де-Жанейро в ноябре 2009 года (CAAF2009) в целях обмена информацией о предпринимаемых ими усилиях и осуществляемых стратегиях для содействия таким мерам и информировал об итогах этого совещания COP15;
9. *определил* соответствующие стандартные методики и механизм измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках и потреблении топлива;

10. *просил* государства продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации;

11. *рассмотрел* вопрос об исключении de-minimis для государств с незначительными объемами деятельности международной авиации в том, что касается предоставления в ИКАО планов действий и регулярных отчетов об эмиссии CO₂;

12. *рассмотрел* на должной приоритетной основе вопрос о выделении ресурсов на деятельность, связанную с охраной окружающей среды, в рамках следующего бюджета Регулярной программы ИКАО и проанализировал возможность введения добровольных взносов;

13. *изучил* уместность применения показателя топливной эффективности ГМАИК к международной деловой авиации;

14. *изучил* подходы к оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам в сфере представления отчетности;

15. *предложил* отрасли международного воздушного транспорта дополнительно проработать вопрос о рамках и стратегиях выполнения коллективного обязательства отрасли международного воздушного транспорта.

— КОНЕЦ —