



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе совещанию HLM-ENV представляется решение Совета ИКАО относительно деятельности Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК).

Действия совещания HLM-ENV указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Программа действий в области международной авиации и изменения климата, согласованная на основе консенсуса Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК), была представлена на рассмотрение Совета ИКАО на его 13-м и 14-м заседаниях 187-й сессии. На 14-м заседании указанной сессии Совета данная программа действий была полностью принята. Протоколы с изложением дискуссий Совета по этому вопросу (C-MIN 187/13 и C-MIN 187/14) представляются совещанию в документе HLM-ENV/09-IP/2.

1.2 Программа действий представляет собой то, что можно было согласовать на основе консенсуса в ГМАИК. Однако по ряду вопросов консенсуса достичь не удалось, несмотря на то, что многие члены выразили по ним весьма обоснованные точки зрения. Они включают, в частности, желание принять цели, свидетельствующие о более высоких стремлениях, желание разработать конкретный ряд рыночных мер и желание определить конкретные меры по оказанию поддержки развивающимся странам (более подробная информация приводится в документах HLM-ENV/09-WP/4 – 11).

1.3 В ходе состоявшейся дискуссии Президент Совета предложил всем представителям призвать свои полномочные органы принять участие в Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата. Он выразил надежду на то, что на Совещании высокого уровня будут достигнуты положительные результаты и сформулированы четкие указания для ИКАО относительно подготовки к 15-й сессии Конференции сторон (COP15)

Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) (Копенгаген, 7–18 декабря 2009 года), а также будущей работы Организации в области окружающей среды.

1.4 Совет подчеркнул важность и крайнюю необходимость определения средств ограничения или уменьшения воздействия эмиссии парниковых газов, производимой международной гражданской авиацией, на глобальный климат. Он признал прогресс, достигнутый в этом деле ГМАИК, и то, что на основании результатов работы ГМАИК ИКАО необходимо подготовить послание для представления на Конференции COP15.

2. РЕШЕНИЯ СОВЕТА

2.1 Нижеприводимый текст является выдержкой из решения Совета по программе действий, принятого на 14-м заседании 187-й сессии Совета ИКАО (C-DEC 187/14).

"...

2. Предпринимая действия, предложенные 15 представителями в Совете от государств, представленных в ГМАИК, Совет:

- a) В полной мере признал программу действий¹ в качестве позитивного шага по ограничению или уменьшению воздействия авиации на климат.
- b) Вновь подтвердил исключительную важность решения проблемы изменения климата и в этой связи признал необходимость поиска путей и средств ограничения или уменьшения воздействия на глобальный климат эмиссии парниковых газов (ПГ), образуемых в результате деятельности международной гражданской авиации.
- c) Подчеркнул, что решения ГМАИК и Совета не будут предвосхищать результатов переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и Киотского протокола.
- d) Признал 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.
- e) Также признал, что развитие международной авиации должно осуществляться на основе принципов недискриминации и равных и справедливых возможностей, заложенных в Чикагской конвенции.
- f) Отметил, что несмотря на отсутствие консенсуса, по мнению ряда членов ГМАИК, в программе действий не отражены обязательства, предусмотренные статьей 2.2 Киотского протокола.
- g) Отметил, что, несмотря на достигнутое значительное повышение топливной эффективности в авиационном секторе и последствия текущего экономического спада, Совет признает, что прогнозируемое увеличение

¹ Программа действий ГМАИК приводится в документе HLM-ENV/09-WP/4 (добавление А).

объемов международного воздушного движения превысит выгоды, обеспечиваемые прогнозируемым в настоящее время повышением топливной эффективности, в результате чего из года в год в среднем общий объем потребляемого топлива будет увеличиваться.

- h) Рекомендовал стратегию действий для достижения глобальных желательных целей. 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 потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр.
- i) Поддержал договоренность с ГМАИК относительно целей в виде топливной эффективности на среднесрочную и долгосрочную перспективы. В частности, Совет одобрил повышение эффективности на 2 % в год в среднесрочной перспективе до 2020 года. На долгосрочную перспективу Совет одобрил желательные глобальные темпы повышения топливной эффективности на 2 % в год в течение периода 2021–2050 гг.
- j) Признал, что эти цели были установлены на основе прогнозов, и указал, что они будут периодически пересматриваться с учетом достижений в области науки и техники. Для достижения этих целей потребуются значительные инвестиции в развитие технологий.
- k) Подтвердил, что помимо целей в области топливной эффективности главное внимание уделяется целям, которые могут свидетельствовать о стремлении к большему. В отношении среднесрочной перспективы основное внимание в рамках дискуссии было уделено обеспечению углеродно-нейтрального прироста к 2020 году. В отношении долгосрочной перспективы будет рассмотрен вопрос об уменьшении эмиссии углерода. Ни в одном случае консенсус достигнут не был, однако было предложено провести дополнительную работу над определением среднесрочных и долгосрочных целей.
- l) Признал, что, 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 в глобальной международной авиации в долгосрочной перспективе.
- m) Признал, что 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.
- n) Согласился принять разработанную ГМАИК корзину мер, из числа которых государства могут сделать 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.

- o) Поручил Секретариату ИКАО провести дополнительную работу по подготовке исходной таблицы, иллюстрирующей данную корзину мер, а также 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.
- p) Признал, что вопрос применения рыночных мер в международном масштабе по-прежнему не согласован. Совет взял обязательство 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.
- q) Предложил государствам разработать планы действий, отражающие использование предлагаемого подхода в конкретном государстве, и представить эти планы в ИКАО.
- r) Поручил Секретариату, руководствуясь положениями статьи 67 Конвенции, разработать и внедрить механизм ежегодного получения от государств данных об объемах перевозок и потреблении топлива.
- s) Рассмотрит принципы оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам в области представления данных.
- t) Поручил Секретариату с помощью САЕР разработать стандарт на CO₂ для новых типов воздушных судов.
- u) Поручил Секретариату каждые три года представлять доклады по данному вопросу Ассамблее через Совет.
- v) С благодарностью признал, что ГМАИК своевременно завершила свою работу, выполнив тем самым порученную ей задачу (A36-22, добавление K).

3. Кроме того, Совет поручил САЕР скорректировать соответствующим образом свою работу и обеспечить решение необходимых задач для подготовки согласованной программы действий.

..."

3. **ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ HLM-ENV**

3.1 Совещанию HLM-ENV предлагается:

- a) согласиться с тем, что деятельность ГМАИК закладывает основы глобальных рамок решения проблемы влияния международной авиации на изменение климата;
- b) согласиться с тем, что ИКАО следует представить глобальные рамки решения проблемы влияния международной авиации на изменение климата Конференции COP15.

— КОНЕЦ —