

Международная организация гражданской авиации

**ДОКЛАД
СОВЕЩАНИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ
ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА**

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

*Утверждено Советом
и опубликовано по его решению*



**ДЕЙСТВОВАТЬ >>>
ГЛОБАЛЬНО**

ИКАО : МОБИЛИЗУЯ АВИАЦИЮ НА БОРЬБУ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА





Doc 9929
HLM-ENV/09

Международная организация гражданской авиации

**ДОКЛАД
СОВЕЩАНИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ
ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА**

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

*Утверждено Советом и опубликовано
по его решению*

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском,
арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

**Дос 9929, Доклад Совещания высокого уровня
по международной авиации и изменению климата**

Номер заказа: 9929

ISBN 978-92-9231-443-9

© ИКАО, 2010

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может
воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в
какой форме и никакими средствами без предварительного письменного
разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Президенту Совета

От: председателя Совещания высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV/09)

Имею честь представить доклад о работе Совещания высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV/09), проходившего в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 7 по 9 октября 2009 года.



Яп Он Хен
Председатель Совещания
высокого уровня
по международной авиации
и изменению климата

Монреаль, 9 октября 2009 года

СОДЕРЖАНИЕ

Препроводительное письмо	(iii)
Содержание	(v)
Введение	1
Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации	8
Пункт 2 повестки дня. Предложения относительно стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии	12
Пункт 3 повестки дня. Средства оценки достигнутого прогресса	16
Пункт 4 повестки дня. Финансовые и людские ресурсы	18
Пункт 5 повестки дня. Рассмотрение программы действий в области международной авиации и изменения климата и рекомендаций для Конференции COP15.....	20
Добавление А. Список участников.....	25
Добавление В. Добавление К резолюции А36-22 Ассамблеи.....	33
Добавление С. Выдержка из решения Совета относительно деятельности ГМАИК.....	38
Добавление D. Обращение г-на Иво де Боера, Исполнительного секретаря РКИК ООН	41
Добавление Е. Перечень рабочих/информационных документов	43

ВВЕДЕНИЕ

Место проведения и продолжительность совещания

1. Совещание HLM-ENV/09 проходило в зале Ассамблеи Штаб-квартиры Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале с 7 по 9 октября 2009 года.

Участники

2. В работе совещания приняли участие представители 73 государств – членов ИКАО:

Австралия	Кения	Румыния
Австрия	Китай	Сальвадор
Алжир	Колумбия	Саудовская Аравия
Аргентина	Куба	Сенегал
Афганистан	Кувейт	Сент-Винсент и Гренадины
Ботсвана	Ливийская Арабская	Сингапур
Бразилия	Джамахирия	Соединенное Королевство
Венесуэла	Малайзия	Соединенные Штаты
Гана	Мексика	Америки
Германия	Мозамбик	Таиланд
Греция	Намибия	Тунис
Дания	Нигерия	Турция
Доминиканская Республика	Нидерланды	Уганда
Египет	Новая Зеландия	Украина
Зимбабве	Норвегия	Уругвай
Индия	Объединенная Республика	Филиппины
Индонезия	Танзания	Финляндия
Иран (Исламская Республика)	Объединенные Арабские Эмираты	Франция
Ирландия	Пакистан	Чешская Республика
Исландия	Парагвай	Чили
Испания	Перу	Швейцария
Италия	Польша	Швеция
Камерун	Португалия	Эквадор
Канада	Республика Корея	Эфиопия
Катар	Российская Федерация	Южная Африка
		Япония

3. На совещании присутствовали перечисленные ниже 26 делегаций-наблюдателей:

Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)
 Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА)
 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)
 Всемирная туристская организация (ЮНВТО)
 Всемирный банк (ВБ)
 Европейская ассоциация бюджетных авиакомпаний (ЕАБА)

Европейская комиссия (ЕК)
Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА)
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА)
Межамериканский банк развития (МБР)
Межгосударственный авиационный комитет (МАК)
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Международная вертолетная ассоциация (МВА)
Международная коалиция за устойчивую авиацию (ИКСА)
Международная морская организация (ИМО)
Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА)
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
Международная федерация вертолетных ассоциаций (МФВА)
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
Международный совет аэропортов (МСА)
Международный совет деловой авиации (МСДА)
Организация арабских воздушных перевозчиков (ОАВП)
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)
Палестинский орган
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН)

4. Список участников совещания приводится в добавлении А к настоящему докладу.

Мандат

5. Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на своей 36-й сессии (Монреаль, 18–28 сентября 2007 года) приняла резолюцию А36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"*. В добавлении К¹ этой резолюции Ассамблея особо отметила "исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата"².

6. Кроме того, Ассамблея поручила Совету "содействовать принятию государствами действий, активно разрабатывая варианты политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разрабатывая конкретные предложения и в оперативном порядке предоставляя консультации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры, учитывая при этом потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран"³. Для достижения этого Ассамблея поручила Совету ИКАО:

¹ Полный текст добавления К приводится в добавлении В к настоящему докладу.

² Резолюция А36-22, добавление К, п. 1 преамбулы.

³ Резолюция А36-22, добавление К, п. 1 постановляющей части.

6.1 "Создать новую группу по международной авиации и изменению климата... с целью разработки и представления Совету активной программы действий в области международной авиации и изменения климата"⁴;

6.2 "Провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой Группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции Сторон (COP15) РКИК ООН"⁵.

Программа действий в области международной авиации и изменения климата

7. В соответствии с мандатом, упомянутым в п. 6.1 выше, Совет создал Группу по международной авиации и изменению климата (ГМАИК), которая разработала программу действий в области международной авиации и изменения климата и представила ее Совету на рассмотрение. В июне 2009 года Совет в полной мере признал программу действий в качестве позитивного шага по ограничению или уменьшению воздействия авиации на климат⁶.

8. В результате проведенного Советом обсуждения была достигнута договоренность относительно целей в области топливной эффективности, необходимости принятия корзины мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии, создания механизма сбора данных об объемах перевозок и потреблении топлива и концепции планов действий государств.

9. Были также определены области дальнейшей деятельности, включая среднесрочные и долгосрочные цели, разработку стандарта на CO₂, основные принципы применения рыночных мер и изучение подходов к оказанию технической помощи развивающимся странам в области представления данных.

Открытие совещания

10. Совещание открыл г-н Р. Кобе Гонсалес, Президент Совета, сделав следующее обращение:

Дамы и господа!

От имени Совета и Генерального секретаря ИКАО я приветствую всех вас на Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата.

Лейтмотив данного совещания один, и только один – ЛИДИРУЮЩАЯ РОЛЬ.

Лидирующая роль ИКАО и его Договаривающихся государств в ограничении или сокращении эмиссии международной гражданской авиации, которая содействуют глобальному потеплению.

Лидирующая роль ИКАО и ее Договаривающихся государств в выработке конкретных предложений и рекомендаций для Конференции COP15 в следующем декабре

⁴ Резолюция А36-22, добавление К, п. 2 а) постановляющей части.

⁵ Резолюция А36-22, добавление К, п. 2 b) постановляющей части.

⁶ Соответствующие выдержки из решения Совета приводятся в добавлении С к настоящему докладу.

относительно оптимального решения проблемы эмиссии международной авиации в рамках посткиотского соглашения об изменении климата.

Другими словами, лидирующая роль ИКАО и ее Договаривающихся государств в решении одной из самых крупных и наиболее насущных задач, которые когда-либо вставали перед нашим глобальным сообществом.

Я всецело уверен в том, что это первое в истории совещание ИКАО, посвященное исключительно авиации и климатическим изменениям, добьется успеха в подтверждении нашей лидирующей роли по всем направлениям.

Для начала у нас есть хорошая база – программа действий, подготовленная Группой по международной авиации и изменению климата, которая известна как ГМАИК. Ассамблея ИКАО на своей 36-й сессии дала ГМАИК мандат разработать и рекомендовать программу действий, основанную на консенсусе и отражающую общность видения и решительную волю всех Договаривающихся государств.

В мае этого года ГМАИК представила свой доклад, а в июне Совет рассмотрел его. Совет полностью признал ценность работы ГМАИК, принял рекомендованную программу действий и дал дополнительные руководящие указания. Совет также принял решение о том, что на этом Совещании высокого уровня будут подготовлены рекомендации для Конференции COP15.

Позвольте мне прямо заявить – мы собрались здесь не для того, чтобы пересматривать результаты ГМАИК. Мы собрались здесь для того, чтобы: наметить действия, развивающие рекомендации Совета; воплотить результаты этого процесса в стратегию, которой будет руководствоваться сектор международной авиации в своей экологической деятельности; и включить соответствующие элементы в предлагаемый комплекс рекомендаций Конференции COP15.

Мы не должны упускать из виду, что те рамки, которые нам предстоит разработать, должны включать четыре ключевых элемента: желательные цели и варианты их реализации; стратегии и меры по уменьшению объема эмиссии; средства оценки достигнутого прогресса; и финансовые и людские ресурсы, необходимые для реализации целей.

Мы должны также наметить широкий круг решений, включая технические новшества, усовершенствования эксплуатационного характера и рыночные инструменты. Еще одним соображением являются пути интеграции разработки и внедрения альтернативных видов авиационного топлива в качестве перспективного варианта уменьшения объема авиационной эмиссии парниковых газов.

Перед нами стоит серьезная задача, но мы никогда не уклонялись от выполнения своих обязанностей. Несмотря на относительную молодость и динамичность нашего сектора, мы постоянно демонстрируем зрелость в том, что касается защиты окружающей среды. На протяжении лет нами достигнуты замечательные результаты, в том числе:

- повышение топливной эффективности более чем на 70 %;
- современные двигатели с меньшим на 40 % объемом выбросов окислов азота;
- сокращение на 75 % уровня шума современных самолетов по сравнению с уровнями 40 лет назад.

И мы несомненно повышаем свою экологичность!

Дамы и господа, в этом зале есть опыт, технические знания и воображение, которые необходимы для того, чтобы преобразовать наш завидный послужной список, рекомендации Совета ИКАО и нашу общую устремленность к успеху в эффективную стратегию по борьбе с климатическими изменениями.

Может быть, нам никогда больше не представится такой, как сейчас, возможности оказать воздействие на глобальные решения, влияющие на авиацию и климатические изменения. Во всем мире ведется настойчивый поиск решения проблемы климатических изменений, и мы должны добиться того, чтобы сектор международной авиации был неотъемлемой частью дискуссии.

Совещание высокого уровня может продемонстрировать нашу коллективную готовность обеспечить устойчивое будущее для деятельности международной авиации. Оно должно стать выражением сильной политической воли всех государств работать под эгидой ИКАО совместно с авиационной отраслью для сокращения эмиссии, способствующей климатическим изменениям.

Нам нужно внести свой вклад в защиту жизни на планете и выработать необходимые учрежденческие, организационные и финансовые механизмы, входящие в сферу нашего влияния.

В заключение хочу заверить вас, что Совет ИКАО с нетерпением ждет результатов вашей работы и ваших рекомендаций Конференции COP15.

Я также с нетерпением жду вашу политическую декларацию, в которой найдет отражение ваша лидирующая роль в действиях по решению проблемы эмиссии международной авиации.

Прежде всего, давайте объединимся в нашей готовности к глобальным **ДЕЙСТВИЯМ!**

11. После вступительного слова Президент представил видеообращение г-на Иво де Боера, исполнительного секретаря РКИК ООН. Г-н де Боер подчеркнул необходимость реализации международным авиационным сектором мер, направленных на принятие правительствами всеобъемлющей стратегии решения проблемы изменения климата на Конференции COP15 РКИК ООН. Текст обращения г-на де Боера приводится в добавлении D к настоящему докладу.

Секретариат

12. По предложению Президента секретарем совещания был назначен г-н Раймон Бенжамен, Генеральный секретарь ИКАО. Г-н Бенжамен также поприветствовал участников и представил секретариат совещания.

13. Советниками секретаря совещания были г-жа Ф. Одутола, директор Авиатранспортного управления, и г-н Дж. Бегин, начальник Отделения по координации, доходам и общественным связям. Заместителем секретаря совещания была г-жа Дж. Хупи, начальник Секции экологии Авиатранспортного управления. Помощниками секретаря были г-н Т. Танака и г-н С. Песмаджоглу, сотрудники по вопросам экологии Секции экологии, которым оказывали помощь г-н Э. Джахангир и г-н Т. Трейшер, сотрудники по вопросам экологии Секции экологии,

г-н С. Да Сильва, технический сотрудник Секции организации воздушного движения Аэронавигационного управления, и г-н Б. Верхаген, сотрудник по правовым вопросам Юридического управления. Поддержку также оказывали ряд других сотрудников, а в ходе работы в распоряжение совещания были предоставлены все имеющиеся ресурсы Секретариата.

Выборы председателя и заместителя председателя совещания

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

Повестка дня

15. Совещание приняло приводимую ниже повестку дня, утвержденную Советом и представленную в документе HLM-ENV/09-WP/1 (Rev. No. 1):

Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации.

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

Пункт 3 повестки дня. Средства оценки достигнутого прогресса.

Пункт 4 повестки дня. Финансовые и людские ресурсы.

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

Структура и порядок работы

16. Совещание также одобрило организационные мероприятия, информация о которых приводится в документе HLM-ENV/09-WP/2. В качестве правил процедуры использовались *Постоянные правила процедуры для совещаний в области воздушного транспорта* (Doc 8683).

Документация

17. Список документации, использовавшейся в работе совещания, приводится в добавлении Е. Все документы, подготовленные для совещания HLM-ENV/09, размещены на веб-сайте ИКАО (<http://www.icao.int/HighLevel2009/>).

18. Помимо рабочих и информационных документов, Секретариат подготовил два документа (HLM-ENV/09-SD/1 (Rev. No. 1) и SD/2 (Rev. No. 1)) с кратким изложением дискуссий в ходе совещания. В этих резюме отражены основные вопросы, определенные в рамках каждого пункта повестки дня. Эти документы участниками совещания не согласовывались.

Пункт 1 повестки дня. Желательные цели и варианты их реализации

1.1 Документация

1.1.1 Совещание рассмотрело перечисленные ниже рабочие документы и информационные документы, подготовленные Секретариатом, государствами и международными организациями:

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/3) представил решение Совета ИКАО относительно деятельности ГМАИК. Совет на своей 187-й сессии в полной мере принял программу действий и обратил внимание на исключительную важность и необходимость поиска путей и средств ограничения или уменьшения воздействия на глобальный климат эмиссии парниковых газов (ПГ), образуемых в результате деятельности международной гражданской авиации. Совет признал достигнутый в этой связи ГМАИК прогресс и отметил, что, основываясь на результатах деятельности ГМАИК, ИКАО необходимо подготовить послание для его представления на Конференцию COP15.

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/4 – информационный документ) представил информацию о результатах заседаний и выводах ГМАИК и программу действий, согласованную ГМАИК на основе консенсуса, которая впоследствии была одобрена Советом ИКАО на 187-й сессии. В этом документе также представлен ряд рекомендаций, подготовленных под руководством председателя и заместителя председателя 4-го совещания ГМАИК.

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/5) представил желательные цели, предусмотренные программой действий в области международной авиации и изменения климата, краткую информацию об использовании показателей, характеризующих цели в области топливной эффективности, информацию об оценке суммарного эффекта достижения целей в области топливной эффективности, рекомендованных ГМАИК и принятых Советом, а также информацию о предлагаемых авиационной отраслью целях и предложениях в отношении международной авиации, которые были представлены и рассматриваются в рамках процесса РКИК ООН.

Швеция от имени Европейского сообщества и входящих в его состав государств-членов и другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) (HLM-ENV/09-WP/14) представили предложение о мерах, которые следует предпринять в части, касающейся желательных целей для сектора. Предлагаемые цели предусматривают: ежегодное 2-процентное повышение топливной эффективности в течение периода 2010–2012 гг., уменьшение объема эмиссии к 2020 году до меньшего, чем в 2005 году, базового уровня, 2-процентное повышение топливной эффективности в качестве вторичной цели на период 2013–2020 гг. за счет принятия мер технического и эксплуатационного характера и уменьшение в долгосрочной перспективе объема эмиссии до уровня, соответствующего целевому показателю в 2 °С.

Канада, Мексика и Соединенные Штаты Америки (HLM-ENV/09-WP/25) предложили одобрить желательные цели, предусмотренные программой действий, и определить порядок подготовки предложений в отношении более радикальных

целей. Этот процесс будет предусматривать завершение работ к моменту проведения следующей сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году.

Австралия (HLM-ENV/09-WP/21) предложила ИКАО создать механизмы быстрого реагирования на итоги Конференции COP15 и проработки всех вопросов, касающихся международной авиации и изменения климата до Ассамблеи 2010 года. В рамках такого механизма необходимо, в частности, учесть необходимость достижения более радикальных целей и потенциальную роль рыночных мер. В частности, Австралия предложила обеспечить углеродно-нейтральный прирост в среднесрочной перспективе (2012–2020) по отношению к 2005 году, используемому в качестве базового года, и значительное абсолютное сокращение объема выбросов углерода в долгосрочном плане (2020–2050).

Объединенные Арабские Эмираты (HLM-ENV/09-WP/24) представили свою позицию относительно управления авиационной эмиссией, основанную на результатах деятельности ГМАИК и мнении авиационной отрасли. В частности, они предложили среднесрочную цель в виде углеродно-нейтрального прироста к 2020 году и долгосрочную цель, предусматривающую 50-процентное сокращение к 2050 году относительно 2005 года. В этом документе также содержится предложение о том, что в рамках действий, касающихся международной авиации, следует признавать принцип "новаторов" и избегать введения многоуровневых региональных систем и местных налогов для решения проблемы эмиссии международной авиации.

МСА, КАНСО, ИАТА и ИККАИА (HLM-ENV/09-WP/19 Revised) представили информацию о коллективно принятом авиатранспортной отраслью обязательстве, основанном на результатах деятельности ГМАИК, и предложили глобальный подход сектора, предусматривающий ежегодное 1,5-процентное повышение эффективности с точки зрения CO₂ до 2020 года, обеспечение углеродно-нейтрального прироста с 2020 года и в последующие годы, при условии введения отраслью и правительствами радикальных новшеств в области авиационной инфраструктуры и технологии, и 50-процентное уменьшение объема эмиссии CO₂ в 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года.

МСДА (HLM-ENV/09-WP/22) проинформировал о поддержке сообщества деловой авиации желательных целей, которые будут учтены при разработке убедительной, всеобъемлющей, экономически эффективной и тщательно проработанной основы программы действий международной авиации. Было также внесено предложение о том, чтобы ИКАО рассмотрела вопрос об альтернативном показателе (коммерческому тонно-километру) применительно к полетам воздушных судов авиации общего назначения и деловой авиации, объем эмиссии которых незначителен.

Секретариат (HLM-ENV/09-IP/1) представил резолюцию A36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"*, принятую 36-й сессией Ассамблеи ИКАО в 2007 году.

Секретариат (HLM-ENV/09-IP/2) представил выдержки из протоколов 13-го и 14-го заседаний 187-й сессии Совета ИКАО, касающиеся текущего доклада о деятельности ГМАИК.

Секретариат (HLM-ENV/09-IP/3) представил "Декларацию лидеров форума ведущих экономик мира по энергетике и климату" (Саммит Группы 8, Аквила, Италия, 9 июля 2009 года).

Секретариат (HLM-ENV/09-IP/4) представил предварительные результаты оценки объема создаваемой глобальной авиацией эмиссии CO₂ в настоящее время и в будущем, проведенной Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

1.2 Обсуждение

1.2.1 Все государства выразили признательность ГМАИК за проделанную работу и поддержку решения Совета ИКАО. Они признали, что программа действий в области международной авиации и изменения климата является первым позитивным шагом в усилиях ИКАО по решению проблемы эмиссии ПГ международной авиации. Они также признали необходимость дальнейшего устойчивого роста авиационного сектора.

1.2.2 В целом было поддержано мнение о том, что ИКАО необходимо продолжить 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. Было также отмечено, что с учетом предполагаемого в предстоящие десятилетия развития сектора достижение рекомендуемой ГМАИК желательной цели ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % не приведет к уменьшению абсолютного объема эмиссии CO₂ в долгосрочном плане.

1.2.3 Совещание признало, что для решения проблемы роста объемов эмиссии парниковых газов международной авиации потребуется установить более радикальные средне- и долгосрочные цели. Участники совещания обстоятельно обсудили вопрос о возможных более радикальных желательных целях с учетом предложений ряда государств, представленных в их рабочих документах.

1.2.4 Ряд государств высказались в пользу принятия более радикальных средне- и долгосрочных целей, отражающих предложение отрасли воздушного транспорта.

1.2.5 Другие государства предложили ввести систему для разработки предложений о более радикальных целях, призванную завершить выработку позиции ИКАО на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году с учетом результатов Конференции COP15.

1.2.6 Значительное количество государств высказали мнение о том, что согласовать более радикальные цели на данном совещании будет нелегко. Они отметили, что, исходя из мандата, определенного Ассамблеей (резолюция A36-22, добавление К), и учитывая заложенный в РКИК ООН принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей (CBDR), следует придерживаться консенсусной позиции, выработанной ГМАИК в отношении кратко-, средне- и долгосрочных целей повышения топливной эффективности.

1.2.7 Представители авиационной отрасли пояснили, что предлагаемая ими краткосрочная цель повышения топливной эффективности (1,5 %) несколько ниже цели, предложенной ГМАИК, однако предполагается, что остальные 0,5 % станут результатом дополнительных обязательств правительств, а не их собственных финансовых ресурсов.

1.2.8 МСДА, поддержанный рядом государств, предложил ИКАО рассмотреть вопрос о разработке иных показателей, чем объемы потребленного топлива на выполненный коммерческий тонно-километр, которые могли бы использоваться для определения целей топливной эффективности небольших эксплуатантов.

1.2.9 Мнения по данному вопросу разошлись, поэтому для облегчения дальнейшего обсуждения желательных целей председатель в рамках своих полномочий создал неофициальную группу, в состав которой вошли представители ряда государств⁷. Председатель проинформировал совещание о том, что любые выработанные неофициальной группой рекомендации будут представлены на рассмотрение совещания на пленарном заседании.

⁷ Участие в работе неофициальной группы приняли представители перечисленных ниже 18 государств: Австралия, Бразилия, Египет, Индия, Канада, Китай, Мексика, Нигерия, Объединенные Арабские Эмираты, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Чили, Швеция и Южная Африка. Новая Зеландия присоединилась к неофициальной группе на более позднем этапе. Отрасли было предложено представить группе дополнительные пояснения относительно их предложения о целях по сокращению объема эмиссии.

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

2.1 Документация

2.2.1 Совещание рассмотрело перечисленные ниже рабочие документы, представленные Секретариатом, государствами и международными организациями:

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/6 Revised) рассмотрел вопрос о глобальном характере эмиссии международной авиации, привел краткую информацию о ходе обсуждения вопроса об эмиссии международной авиации в рамках РКИК ООН, описание мер, определенных в программе действий в области международной авиации и изменения климата, и предложений отрасли воздушного транспорта.

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/7 Revised) представил общий обзор деятельности ИКАО и достигнутого прогресса в отношении технических и эксплуатационных способов уменьшения объема авиационной эмиссии. В документе содержится краткая информация о достигнутом прогрессе в части определения технических целей для уменьшения объема создаваемой воздушными судами эмиссии парниковых газов. Была также представлена информация о достигнутом прогрессе в деле разработки авиационного стандарта на CO₂ и соответствующей методики сертификации.

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/8) представил информацию об обсуждении ГМАИК рыночных мер, соответствующей работе, проводимой ИКАО, и предложении, выдвинутом авиационной отраслью. В документе также представлена краткая информация по ряду ключевых вопросов, касающихся рыночных мер, которые рассматриваются в рамках РКИК ООН, включая: доступ сектора международной авиации к рыночным мерам в рамках нового соглашения об изменении климата и использование финансовых ресурсов, полученных в результате применения рыночных мер к сектору международной авиации, например в рамках деятельности по смягчению последствий и адаптации.

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/9) кратко осветил основные результаты практикума ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива, проходившего в феврале 2009 года (WAAF2009), и представил краткую информацию о последующей деятельности по организации и проведению Конференции по авиации и альтернативным видам топлива в Рио-де-Жанейро в ноябре 2009 года (SAAF2009), цель которой заключается в стимулировании динамичного обмена мнениями и разработке "дорожной карты", которая станет составным элементом предложений ИКАО Конференции COP15.

Швеция от имени Европейского сообщества и входящих в его состав государств-членов и другие государства – члены ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/15) представили предложение о том, что ИКАО следует приступить к деятельности по рассмотрению корзины мер, определенных в программе действий в области международной авиации и изменения климата. В этом документе также обращается внимание на необходимость учета особых обстоятельств развивающихся стран и определения порядка разработки основных принципов ИКАО по применению рыночных мер.

Нигерия от имени африканских государств (HLM-ENV/09-WP/28) выразила поддержку предусмотренным программой действий глобальным желательным целям и высказалась против принятия государствами и регионами односторонних действий в отношении рыночных и других экономических мер, распространяющихся за пределы национальных границ. В документе также подтверждается признание Африкой ведущей роли ИКАО в решении проблем, обусловленных эмиссией международной авиации, и то, что принцип общей, но дифференцированной ответственности должен применяться в рамках всех видов осуществляемой ИКАО деятельности по смягчению последствий воздействия эмиссии международной авиации.

Египет (HLM-ENV/09-WP/20) представил рекомендации относительно подлежащих учету принципов при подготовке ИКАО документа, который будет представлен РКИК ООН. В документе обращается внимание на особые обстоятельства развивающихся стран и высказывается возражение по поводу принятия односторонних действий в области эмиссии международной авиации.

Объединенные Арабские Эмираты (HLM-ENV/09-WP/23 – информационный документ) привели описание соответствующей государственной политики и программ, а также инициатив авиационного сектора в стране в области охраны окружающей среды и сокращения объема эмиссии ПГ.

Индия (HLM-ENV/09-WP/26 – информационный документ) привела описание различных мер, предпринимаемых ее нормативными полномочными органами, авиакомпаниями, поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами аэропортов по управлению эмиссией углерода, образуемой в результате их соответствующей деятельности.

Всемирная туристская организация (HLM-ENV/09-WP/13) обратила внимание на потенциальные последствия изменения климата для туризма и увязала деятельность ЮНВТО с деятельностью, осуществляемой в рамках ИКАО. Она внесла предложение о необходимости использования коллективного подхода к рассмотрению экономических рычагов смягчения последствий воздействия эмиссии ПГ международной авиации с учетом потенциальных последствий для других отраслей экономики (таких, как туризм), особенно развивающихся стран.

Международная морская организация (HLM-ENV/09-WP/27 – информационный документ) представила информацию о достигнутом прогрессе в решении проблемы ПГ, образуемой в результате морских перевозок. В документе обращается внимание на ряд основных результатов деятельности Комитета по защите морской среды (КЗМС), включая: оценку текущей и будущей глобальной эмиссии CO₂, образуемой в результате морских перевозок, и разработку мер технического и эксплуатационного характера, например показатель энергетической эффективности конструкции и концептуальный план управления энергетической эффективностью морских судов. ИМО также представила информацию о дискуссиях по вопросу рыночных мер применительно к международным морским перевозкам, рассматриваемых в настоящее время КЗМС. Конкретные предложения относительно таких мер будут учитывать результаты Конференции COP15, а завершить их подготовку предполагается в 2011 году.

2.2 Обсуждение

2.2.1 В целом было поддержано мнение о том, что ИКАО необходимо по-прежнему играть лидирующую роль в решении всех проблем международной авиации, связанных с окружающей средой. 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 странам, создать механизм разработки рамок применения рыночных мер в международной авиации и продолжить оказание содействия разработке и использованию альтернативных видов топлива для авиации.

2.2.2 Было также выражено общее согласие относительно важности разработки необходимых стандартов и инструктивного материала для государств по техническим и эксплуатационным мерам снижения объема авиационной эмиссии и оказания Организации решительной поддержки в этой деятельности.

2.2.3 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:

- a) оценка потенциального вклада рыночных мер в предполагаемую деятельность по глобальному сокращению эмиссии применительно к сектору международной авиации;
- b) возможные пути обеспечения доступа сектора международной авиации к рыночным мерам;
- c) потенциальная возможность мобилизации ресурсов за счет использования рыночных мер;
- d) порядок оптимального использования таких ресурсов с учетом нужд различных государств и конкретной необходимости в деятельности по смягчению последствий и адаптации.

2.2.4 В связи с ограниченным временем дискуссии участники совещания не смогли сделать вывод относительно всеобъемлющей структуры разработки основных принципов применения рыночных мер, однако изложенные выше предложения государств будут учтены в ходе дальнейшего обсуждения этого вопроса.

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

2.2.6 Государства признали потенциальную роль, которую могут играть альтернативные виды топлива в сокращении объема авиационной эмиссии парниковых газов. Отмечалось, что использование альтернативных видов топлива связано с конкретными национальными условиями.

Участники совещания приняли к сведению информацию о том, что в ноябре 2009 года в Рио-де-Жанейро состоится Конференция по авиации и альтернативным видам топлива и что результаты этой Конференции следует довести до сведения РКИК ООН.

Пункт 3 повестки дня. Средства оценки достигнутого прогресса

3.1 Документация

3.1.1 Совещание рассмотрело перечисленные ниже рабочие документы, подготовленные Секретариатом и государствами:

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/10) привел описание деятельности ИКАО по оценке эмиссии ПГ международной авиации, резюмировал дискуссии ГМАИК о средствах определения прогресса международной авиации в достижении целей уменьшения объема эмиссии и привел краткое описание требований к отчетности в рамках РКИК ООН. В документе обращается внимание на то, что объем собираемых в настоящее время данных на основании статьи 67 Чикагской конвенции недостаточен для удовлетворения всех потребностей ИКАО в части, касающейся оценки результатов предпринимаемых мер по решению проблемы эмиссии ПГ международной авиации, и в этой связи эту деятельность необходимо расширить за счет дополнительных возможностей моделирования. В документе признается важность наличия у ИКАО адекватной информации об эмиссии, связанной с деятельностью авиации, и возможности моделирования в целях оценки и определения достигнутого прогресса в реализации мер по уменьшению ее вклада в изменение климата. Была также подчеркнута необходимость разработки и представления государствами планов действий с изложением политики и мер по решению проблемы эмиссии международного авиационного сектора и оказания постоянной поддержки усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ, связанной с деятельностью международной авиации, путем, в частности, расширения возможностей Организации в сфере моделирования.

Швеция от имени Европейского сообщества и входящих в его состав государств-членов и другие государства – члены ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/16) привели краткое описание мер, которые следует предпринять на уровне ИКАО в отношении средств оценки достигнутого прогресса в реализации мер по смягчению последствий. В их число входят разработка механизма для ИКАО, позволяющего получать от государств данные об объемах перевозок и потреблении топлива, учитывая при этом необходимость соблюдения требований к представлению отчетности в рамках РКИК ООН, необходимость в разработке новой методики, исключающей дублирование деятельности, положения, касающиеся разработки и представления государствами в ИКАО их планов действий и особые обстоятельства государств с незначительным объемом деятельности международной авиации.

3.2 Обсуждение

3.2.1 Было выражено общее согласие относительно того, что ИКАО следует возглавить деятельность по созданию механизма измерения/оценки, контроля и верификации глобальной эмиссии ПГ, связанной с деятельностью международной авиации. Было также выражено согласие относительно важности поддержки государствами ИКАО в предоставлении в соответствии со статьей 67 Чикагской конвенции данных об объеме перевозок и потреблении топлива, как это было рекомендовано ГМАИК, и наращивании ее возможностей в сфере моделирования.

3.2.2 Совещание признало необходимость дополнительного рассмотрения Советом системы представления отчетности, которая не станет дополнительным бременем для государств и отрасли, учитывая при этом существующие требования к представлению отчетности, включая требования РКИК ООН. В соответствии с решением Совета была признана необходимость оказания технической и финансовой помощи развивающимся государствам в области представления отчетности и важная роль, которую может играть ИКАО в этой области.

3.2.3 Было выражено общее согласие относительно того, что ИКАО следует на регулярной основе представлять РКИК ООН информацию об объеме эмиссии CO₂ международной авиации в качестве ее вклада в оценку достигнутого сектором прогресса в реализации соответствующих мер.

3.2.4 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 освобождений de-minimis в целях избежания необоснованного административного бремени для государств с незначительным объемом международной авиационной деятельности. В то же время было признано, что освобождение de-minimis не должно автоматически предусматривать освобождения от оказания технической и финансовой помощи по подготовке планов действий. Такая помощь будет иметь важное значение, особенно для некоторых наименее развитых государств, поскольку она поможет государствам расширить их потенциал в части, касающейся возможных будущих требований к представлению отчетности.

Пункт 4 повестки дня. Финансовые и людские ресурсы

4.1 Документация

4.1.1 Совещание рассмотрело перечисленные ниже рабочие документы, представленные Секретариатом и государствами:

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/11) представил информацию о ряде ключевых соображений, высказанных в ходе обсуждения, проведенного ГМАИК, касающихся финансовых и людских ресурсов и возможной роли ИКАО. В частности, в отношении глобальных желательных целей было признано, что "для реализации этих целей потребуются значительные инвестиции в развитие технологий"; в отношении разработки корзины мер было заявлено о том, что "корзиной также предусматриваются меры, облегчающие получение помощи, в частности, развивающимися странами" и "меры по оказанию помощи развивающимся странам и обеспечению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала"; в отношении изменения представления данных и верификации эмиссии ПГ Совету было рекомендовано обеспечить "разработку принципов оказания технической и финансовой помощи развивающимся странам в области представления данных".

Швеция от имени Европейского сообщества и входящих в его состав государств-членов и другие государства – члены ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/17) кратко изложили предложение о мерах в отношении финансовых и людских ресурсов ИКАО. В частности, была подчеркнута необходимость обеспечить наличие в ИКАО необходимых ресурсов для выполнения этой порученной задачи.

4.2 Обсуждение

4.2.1 Было выражено общее согласие относительно того, что для выполнения рекомендаций ГМАИК, касающихся 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.

4.2.2 Некоторые государства выразили мнение о том, что рыночные меры для международной авиации в будущем соглашении об изменении климата могут сыграть существенную роль в образовании финансовых ресурсов для развивающихся государств, включая возможное применение к международной авиации в рамках РКИК ООН гибких механизмов, таких как механизм чистого развития (МЧР). Другие государства выразили мнение о том, что масштаб помощи, оказываемой развивающимся странам с точки зрения финансовых ресурсов, передачи технологий и наращивания потенциала будет в значительной степени определять степень выполнения планов действий и достижения целей развивающимися государствами.

4.2.3 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 взносов в добровольные экологические фонды на поддержку деятельности, связанной с охраной

окружающей среды, и необходимость придания этой деятельности должного приоритета в следующем бюджете по программам ИКАО, отражающего важность этого вопроса для деятельности Организации.

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

5.1 Документация

5.1.1 По пункту 5 повестки дня были представлены перечисленные ниже рабочие документы, подготовленные Секретариатом и государствами:

Секретариат (HLM-ENV/09-WP/12, Rev. No. 1) представил проект декларации совещания и рекомендации по всем пунктам повестки, основанные на результатах дискуссий и решениях, принятых Совещанием HLM-ENV/09.

Швеция от имени Европейского сообщества и входящих в его состав государств-членов и другие государства – члены ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/18) привели краткое описание элементов, которые должны быть включены в рекомендации ИКАО Конференции COP15.

5.2 Обсуждение

5.2.1 Неофициальная группа, созданная для оказания помощи председателю при рассмотрении вопроса о желательных целях в рамках пункта 1 повестки дня, провела под его руководством дискуссию по проекту декларации Совещания HLM-ENV/09. Члены неофициальной группы подготовили проект декларации и соответствующие рекомендации, касающиеся дальнейшей работы Совета ИКАО для рассмотрения Совещанием HLM-ENV/09.

5.2.2 После завершения дискуссии в рамках неофициальной группы председатель представил в ходе заключительного пленарного заседания документ HLM-ENV/09-WP/12 (Rev. No. 1). Председатель зачитал предлагаемую поправку к документу WP/12 (Rev. No. 1) и предложил совещанию утвердить проект декларации и рекомендации с внесенными поправками. После дискуссии совещание утвердило проект декларации и рекомендации с внесенными поправками. Утвержденные тексты декларации и рекомендаций включены в документ HLM-ENV/09-WP/12 Rev. No. 2.

5.2.3 Совещание также согласилось направить утвержденную декларацию и рекомендации Совету ИКАО для рассмотрения с целью обеспечить основу для выработки позиции ИКАО на переговорах, проходящих в рамках РКИК ООН.

5.3 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 73 государства (на долю которых приходится 94 % объема глобальных международных авиаперевозок⁸) и 26 международных организаций:

⁸ Выраженных в коммерческих пассажиро-километрах.

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 государств-членов 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 пассажира-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 % к 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. НЛМ 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 государства-члены 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 и соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО и довлений 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 информации, утвержденной ее государствами-членами;

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

5.4 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 экологичных 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 (СAAF2009) 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.
-

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА:

АВСТРАЛИЯ	DOHERTY	J.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	EVANS	P.	СОВЕТНИК
	SOUTHGATE	D.	СОВЕТНИК
АВСТРИЯ	BIALONCZYK	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	ZULINSKI	H.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
АРГЕНТИНА	PUNTARULO	L.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	VALLARINO	C.M.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	LUONGO	N.	ДЕЛЕГАТ
	OMAECHEVERRIA	G.	ДЕЛЕГАТ
	SINGH	A.M.	ДЕЛЕГАТ
	PRADO	S.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
АФГАНИСТАН	ATA	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
БОТСВАНА	SIAMISANG	J.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	BELAYNEH	M.	ДЕЛЕГАТ
БРАЗИЛИЯ	MAGNO ROCHA	R.S.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	GOIS	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	ALVES DE SILVEIRA	J.	ДЕЛЕГАТ
	DA SILVA PINTO	R.	ДЕЛЕГАТ
	DE MELO BRETTAS	L.A.	ДЕЛЕГАТ
	SOLLA VAZQUEZ JUNIOR	J.	ДЕЛЕГАТ
	DE LIMA	A.J.	ДЕЛЕГАТ
	COELHO DE SOUZA	L.	ДЕЛЕГАТ
	ROMERA	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ВЕНЕСУЭЛА	BLANCO CARRERO	D.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	LANZA	C.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ГЕРМАНИЯ	MUNZ	R.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	BILAS	I.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
ГРЕЦИЯ	MANESSIS	H.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	KOKKINOS	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	KATSANEVAKIS	M.	СОВЕТНИК
	TSOUKA	D.	СОВЕТНИК
ДАНИЯ	LYKSOFT LARSEN	K.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	REMMER	N.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	HASSELAGER	L.	ДЕЛЕГАТ
ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА	VERAS ROSARIO	C.A.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	GARCIA	M.	ДЕЛЕГАТ
	GONZALEZ	A.L.	ДЕЛЕГАТ
	MENDEZ	E.	ДЕЛЕГАТ
	TEATIN	N.	ДЕЛЕГАТ
ЕГИПЕТ	ELAZAB	S.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	SAUDI	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	SHOUMAN	E.	СОВЕТНИК
	MAZAR	M.	ДЕЛЕГАТ
	ELZANATY	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

ЗИМБАБВЕ	MUDZIGWA	T.A.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	BEREJENA	B.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	CHAWOTA	D	ДЕЛЕГАТ
	MAGWENZI	L.	ДЕЛЕГАТ
ИНДИЯ	MISHRA	A.	ДЕЛЕГАТ
	ZAIDI	N.	ДЕЛЕГАТ
	CHAUHAN	N.	ДЕЛЕГАТ
ИНДОНЕЗИЯ	ARITENANG	W.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	SUKARNO	M.P.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	KUSUMANINGSIH	D.	ДЕЛЕГАТ
	SIRINGORINGO	S.	ДЕЛЕГАТ
	MANSUR	I.R.	ДЕЛЕГАТ
	YUSFANDRI	G.	ДЕЛЕГАТ
ИРЛАНДИЯ			
ИСЛАНДИЯ	MURPHY	J.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	MAACK	P.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	SIGURDSSON	H.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	CHRISTENSEN	F.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИСПАНИЯ	AMEIJERAS	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	AGUADO	D.V.M.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	ESPAÑA MORALES	S.A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	HERRERO MARTINEZ	D.J.	ДЕЛЕГАТ
	PASCUAL ALBARRACIN	E.	ДЕЛЕГАТ
	SASTRE	A.I.	ДЕЛЕГАТ
ИТАЛИЯ	PICHECA	G.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	QUARANTA	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	EMINENTE	C.	ДЕЛЕГАТ
КАНАДА	ROY	G.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	GRAVITIS-BECK	B.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	ALDERS	L.	СОВЕТНИК
	BARONE	S.	СОВЕТНИК
	GAGNON	H.	СОВЕТНИК
	MANZO	M.	СОВЕТНИК
	MICHAUD	L.	СОВЕТНИК
	TAUVETTE	G.	СОВЕТНИК
	BLAIN	C.	ДЕЛЕГАТ
	BOURGEOIS	G.	ДЕЛЕГАТ
	BRAND	S.J-A.	ДЕЛЕГАТ
	CHAMBERS	S.	ДЕЛЕГАТ
	EL-CHAAR	J.	ДЕЛЕГАТ
	JUTZI	D.	ДЕЛЕГАТ
	KERR-UPAL	M.	ДЕЛЕГАТ
	WEBER	D.	ДЕЛЕГАТ
	КАТАР	AL-NOAIMI	A.
ALAHARAM		A.	ДЕЛЕГАТ
КЕНИЯ			
	KINYUA	G.H.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ

КИТАЙ	WANG	C.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	GE	R.	ДЕЛЕГАТ
	GUOSHUN	S.	ДЕЛЕГАТ
	HAN	J.	ДЕЛЕГАТ
	JI	Y.	ДЕЛЕГАТ
	MA	X.	ДЕЛЕГАТ
	MENG	Q.	ДЕЛЕГАТ
	MU	Y.	ДЕЛЕГАТ
	YU	M.	ДЕЛЕГАТ
КОЛУМБИЯ	DING	C.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	RUEDA DE HIGUERA BEJARANO RAMON	G. C.A.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ ДЕЛЕГАТ
КУВЕЙТ	ALSHAIJI	K.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	ABDULRAHMAN	H.A.	ДЕЛЕГАТ
	ALI	M.	ДЕЛЕГАТ
	ASHOAYBI	K.	ДЕЛЕГАТ
ЛИВИЙСКАЯ АРАБСКАЯ ДЖАМАХИРИЯ	AHRIR	B.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	SOO CHON TAY	K. S.H.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
МЕКСИКА	GONZALEZ WEEKS	H.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	MENDEZ	D.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	LOPEZ MEYER	G.	ДЕЛЕГАТ
МОЗАМБИК	SAMUEL	A.V.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	PINTO	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
НИГЕРИЯ	OMOTOVA	B.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	DEMUREN	H.O.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	ALIU	O.B.	ДЕЛЕГАТ
	ALAWANI	P.	ДЕЛЕГАТ
НИДЕРЛАНДЫ	DIERIKX	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	BEKEBREDE	G.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	DIJKSTRA	W.J.	ДЕЛЕГАТ
	LUNTER	M.G.	ДЕЛЕГАТ
НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ	JOHNSON	B.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	HUTTON	M.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
НОРВЕГИЯ	EK	O.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	KRAKENES	T.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	KOFOED	K.	СОВЕТНИК
	SVARSTAD	D.	СОВЕТНИК
	BAY	B.R.	ДЕЛЕГАТ
	AL SUWAIDI	S.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ	AL HAMILI	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	HOOPER	P.	ДЕЛЕГАТ
	SALAZAR	J.C.	ДЕЛЕГАТ
	AL KAABI	R.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	BAEZ BENITEZ	J.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ

ПОЛЬША	JARMUZIEWICZ	T.Z.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	CIENIUCH	K.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	RODE	A.	СОВЕТНИК
ПОРТУГАЛИЯ	FONSECA DE ALMEIDA	L.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	DEMÉE DE BRITO	F.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ	KIM	C.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	MAENG	S.K.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	YOO	H.J.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	JO	J	СОВЕТНИК
	SEO	W.S.	ДЕЛЕГАТ
	HWANG	J.	ДЕЛЕГАТ
	LEE	K.S.	ДЕЛЕГАТ
	PARK	H.	ДЕЛЕГАТ
	YU	K.S.	ДЕЛЕГАТ
	SEO	W.	ДЕЛЕГАТ
	PARK	C.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	OKULOV	V.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	NOVGORODOV	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	DEMIDOV	O.	ДЕЛЕГАТ
	GRABAR	V.A.	ДЕЛЕГАТ
	VOLKOV	S.	ДЕЛЕГАТ
РУМЫНИЯ	COTRUT	C.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	CIORANU	A.	ДЕЛЕГАТ
	KALMUTCHI	P.	ДЕЛЕГАТ
	GEORGESCU	M.	ДЕЛЕГАТ
	MACHITA	D.A.	ДЕЛЕГАТ
	RADU	C.	ДЕЛЕГАТ
САУДОВСКАЯ АРАВИЯ	JAMJOOM	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	KABLI	T.	СОВЕТНИК
СЕНЕГАЛ	DIENG	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	HANE	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
СЕНТ-ВИНСЕНТ И ГРЕНАДИНЫ			
СИНГАПУР	JAMES	R.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	TEO	S.L.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	YAP	O.H.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	BERNARD	L.	ДЕЛЕГАТ
	LEE	Y.H.	ДЕЛЕГАТ
	LOOI	H.S.	ДЕЛЕГАТ
	NGA	D.	ДЕЛЕГАТ
	NGIAM	S.Y.	ДЕЛЕГАТ
	POH	E.	ДЕЛЕГАТ
	SOH	Y.L.	ДЕЛЕГАТ
	SOH	P.T.	ДЕЛЕГАТ
	TAN	D.	ДЕЛЕГАТ
	TEO	S.F.	ДЕЛЕГАТ
	YIU	E.	ДЕЛЕГАТ
	KIM PIN	B.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	MOOR	J.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	JOWERS	D.	ДЕЛЕГАТ
	ROSSELL	M.	ДЕЛЕГАТ

**СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ
АМЕРИКИ**

BABBITT	J.R.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
REIMOLD	D.B.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
KEHOE	M.	СОВЕТНИК
EDWARDS	K.	СОВЕТНИК
KISER	J.	СОВЕТНИК
LOBUE	N.	СОВЕТНИК
NELSON	D.	СОВЕТНИК
SPEARS	M.	СОВЕТНИК
THOMSON	K.	СОВЕТНИК
WEINGART	D.	СОВЕТНИК
BURLESON	C.	ДЕЛЕГАТ
CREAMER	S.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

ТАИЛАНД

DANCHAIVICHIT	K.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
WACHARAPRAPAPONG	P.	СОВЕТНИК
DUANGKAEW	P.	ДЕЛЕГАТ
KAEOFAEK	K.	ДЕЛЕГАТ
KONGPOOL	S.	ДЕЛЕГАТ
KOTCHARAT	P.	ДЕЛЕГАТ
PATTANAPONG	P.	ДЕЛЕГАТ
PLOYNOI	M.	ДЕЛЕГАТ
SIRIWATANA	P.	ДЕЛЕГАТ
STHALANAND	V.	ДЕЛЕГАТ
UTTARACHAI	P.	ДЕЛЕГАТ
VONGBUNSIN	V.	ДЕЛЕГАТ
WICHIRANON	P.	ДЕЛЕГАТ

ТУНИС

SASSI	I.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
-------	----	-----------------

УКРАИНА

RESHETNYK	P.	ДЕЛЕГАТ
SILYTS'KA	A.	ДЕЛЕГАТ

ФИЛИППИНЫ

ANGELES	J.G.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
---------	------	-----------------

ФИНЛЯНДИЯ

SALONEN	K.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
CEDERLOF	M.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
SOTANIEMI	A.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
WALTARI	H.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ

ФРАНЦИЯ

GANDIL	P.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
WACHENHEIM	M.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
PAPE	P.	ДЕЛЕГАТ
THEBAULT	B.	ДЕЛЕГАТ
LANGUMIER	P.	ДЕЛЕГАТ
CAUSSADE	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

MALECHOVA	K.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
ANDONOV	A.	ДЕЛЕГАТ

ЧИЛИ

HUEPE PEREZ	J.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
VICTORIANO	P.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
ADVFNANDEZ	A.	СОВЕТНИК
ALCAINO	S.	ДЕЛЕГАТ
COSTA	F.	ДЕЛЕГАТ
ROJAS	J.C.	ДЕЛЕГАТ
CARRASCO	J.	ДЕЛЕГАТ

ШВЕЙЦАРИЯ	SUHR	M.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	ZIEGLER	U.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	RUHIER	D.	ДЕЛЕГАТ
ШВЕЦИЯ	BYSTROM MOLLER	L.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	KELDUSILD	K.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	ANDERSSON	S.	ДЕЛЕГАТ
	CHERFILS	I.	ДЕЛЕГАТ
	ECKERBERT	B.	ДЕЛЕГАТ
	SJYBERG	T.	ДЕЛЕГАТ
ЮЖНАЯ АФРИКА	MPOFU	M.N.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	MBANJWA	K.	СОВЕТНИК
	PEEGE	T.	СОВЕТНИК
	MASEKO	Z.	СОВЕТНИК
	SEKO	M.	СОВЕТНИК
	BIERMAN	J.	ДЕЛЕГАТ
	SIM	K.	ДЕЛЕГАТ
ЯПОНИЯ	OKUCHI	S.	ГЛАВА ДЕЛЕГАЦИИ
	ISHIZU	H.	ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ ДЕЛЕГАЦИИ
	SHIMIZU	T.	ДЕЛЕГАТ
	YOSHIOKA	W.	СОВЕТНИК

ДЕЛЕГАЦИИ-НАБЛЮДАТЕЛИ:

ГАНА	ALLOTEY	S.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИРАН (ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА)	SHANBAZILAR	H.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
КАМЕРУН	ZOE ETUNDI	E.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
КУБА	CALDERIN RODRIGUEZ	D.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
НАМИБИЯ	MUJETENGA	B.T.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА ТАНЗАНИЯ	BOKANGO	R.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ПАКИСТАН	RAUHULLAH	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ПЕРУ	TRINDADE SAMACHO	L. L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ НАБЛЮДАТЕЛЬ
САЛЬВАДОР	APARICIO	J.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

ТУРЦИЯ	BILGEN	L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	GOKDENIZLER	V.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	OYTAN	K.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
УГАНДА	TWIJUKE	K.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
УРУГВАЙ	CAPPI	J.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	VALARDO	J.L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЭКВАДОР	ARELLANO	I.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЭФИОПИЯ	MEKONNEN	T.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

ОРГАНИЗАЦИИ-НАБЛЮДАТЕЛИ:

ОАВП	TEFFANA	A.W.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
АРКГА	EL ALJ	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
МСА	GITTENS	A.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
	GRAHAM	G.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	OH	X.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
АЕА	KERSHAW	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	LE	T.M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	HAAG	K.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
АКГА	DJIBO	B.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	ONYEYIRI	F.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	WAKO	C.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
КАНСО	TER KUILE	A.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
	HOEVEN	E.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЕКГА	LUMSDEN	G.W.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
	ADOLÉHOUMÉ	B.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	KIRK	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЕК	BATCHELOR	D.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	GOOD	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЕАБА	HANLON	J.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
МВА	DICAMPLI	E.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
МАК	DOROFEYEV	V.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
МБР	NETTO	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИАТА	BISIGNANI	G.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
	BROGDEN	L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	HERDMAN	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	STEELE	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	WINDMULLER	T.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

	YOUNG	N.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	COMBER	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	COUNSELL	J.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	MATSCHNIGG	G.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	PIERA	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	STEELE	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	KHOSLA	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	COUNCIL	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	GRIFFITHS	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	HARDEMAN	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	JENSEN	D.M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	RANEY	L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	HAWKINS	B.L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	LYNCH	D.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	WATSON	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	SELLICK	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
МСДА			
	SPRUSTON	D.D.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
	INGLETON	P.R.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	SHUTER	R.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИККАИА			
	DE SAINT AULAIRE	P.	ГЛАВНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ
	BAKER	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	BENDANA	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	COUILLARD	F.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	CSONKA	H.S.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	ELWELL	D.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	EPSTEIN	A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	FONTA	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	FREIRE	G.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	HEIJL	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	ITAHARA	H.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	ROUISSE	L.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	TAKAMI	H.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИКСА			
	JOHNSON	T.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИФАЛПА			
	HURST	K.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
	SCHAFFER	M.A.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИФАТКА			
	BAUMGARTEN	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
МФВА			
	YORK	D.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ИМО			
	PALOMARES	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЛАКГА			
	OSPINA	M.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ОЭСР			
	CRIST	P.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ПАЛЕСТИНА			
	HALEIB	S.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
РКИК ООН			
	CASTELLANOS SILVEIRA	F.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ЮНВТО			
	LYLE	C.	НАБЛЮДАТЕЛЬ
ВСЕМИРНЫЙ БАНК			
	SCHLUMBERGER	C.E.	НАБЛЮДАТЕЛЬ

РЕЗОЛЮЦИЯ А36-22. СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

ДОБАВЛЕНИЕ К

Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО и ее Договаривающиеся государства признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата,

принимая во внимание, что быстрые темпы роста гражданской авиации в целом привели к увеличению доли авиационной отрасли в общем объеме эмиссии парниковых газов,

признавая 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,

принимая во внимание, что Совет ИКАО разработал варианты политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, образуемой в результате деятельности гражданской авиации, и что в настоящее время осуществляется деятельность по разработке технологий и стандартов, определению эксплуатационных и рыночных мер, направленных на уменьшение объема эмиссии,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию авиации необходим комплексный подход, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии,

отмечая необходимость уделения особого внимания тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках,

признавая, что в авиационном секторе достигнут значительный прогресс и что с точки зрения расхода топлива на пассажиро-километр эффективность выпускаемых в настоящее время воздушных судов примерно на 70 % превышает эффективность воздушных судов, эксплуатировавшихся 40 лет назад, и что авиакомпании некоторых Договаривающихся государств в течение последних нескольких лет добились чистого уменьшения объемов эмиссии, несмотря на одновременное увеличение объемов перевозок, и что международные авиакомпании взяли на себя обязательство в период с 2005 по 2020 гг. дополнительно повысить топливную эффективность на 25 %,

отмечая, что воздушные суда, в которых реализованы технологии следующего поколения, и модернизация систем воздушного движения, как ожидается, позволят дополнительно повысить эффективность полетов и топливную эффективность, что ИКАО может стимулировать эту деятельность в рамках Глобального аэронавигационного плана,

признавая, что Стандарты и цели ИКАО в отношении NO_x направлены на решение проблемы местного качества воздуха, однако они будут также содействовать уменьшению воздействия авиации на климат,

1. *просит* Совет содействовать принятию государствами действий, активно разрабатывая варианты политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разрабатывая конкретные предложения и в оперативном порядке предоставляя консультации Конференции сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры, учитывая при этом потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

2. *просит* Совет:

a) создать новую группу по международной авиации и изменению климата из числа высокопоставленных правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО, в деятельности которой в равной степени будут участвовать развивающиеся и развитые страны, а Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации будет оказывать ей техническую поддержку с целью разработки и представления Совету активной программы действий в области международной авиации и изменения климата, основанной на консенсусе и отражающей совместное видение и решительную волю всех Договаривающихся государств, включая:

1) рамки реализации, охватывающие экономически эффективные и технически реальные стратегии и меры, которые Договаривающиеся государства могут использовать для уменьшения объема эмиссии, в том числе:

- добровольные меры (например, компенсации);
- эффективное распространение информации о технических достижениях в области воздушных судов и наземного оборудования;
- более эффективные эксплуатационные меры;
- совершенствование организации воздушного движения;
- позитивные экономические стимулы;
- рыночные меры;

2) определение средств, позволяющих определить степень достигнутого прогресса;

3) определение возможных глобальных амбициозных целей в части, касающейся топливной эффективности для международной авиации и возможных вариантов их реализации;

4) представление информации о прогрессе, достигнутом в результате реализованных Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами мер;

b) провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции Сторон (COP15) РКИК ООН;

3. *просит* Совет, осуществляя деятельность через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации, продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии воздушных судов, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации и изменения климата;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить или продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей;

5. *просит* Совет дать необходимые указания и инструкции региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи Договаривающимся государствам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе, и осуществлять совместную деятельность по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;

6. *просит* государства поощрять отрасль, ставить перед собой амбициозные цели по постоянному улучшению показателей ее деятельности в области уменьшения объема авиационной эмиссии;

7. *просит* Договаривающиеся государства увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;

8. *просит* государства определить и представить информацию о комплексе мер и планах по уменьшению к 2020 году перегрузки воздушного пространства, в результате которой происходят задержки и необоснованное сжигание топлива;

9. *просит* государства поощрять эксплуатантов аэропортов повышать эффективность операций в контролируемых зонах и внедрять меры по повышению эффективности наземных операций в целях уменьшения интенсивности выбросов углерода;

10. *просит* Совет, действуя через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации:

- a) на ежегодной основе представлять доклады о достигнутом прогрессе в области топливной эффективности с указанием средних показателей по эксплуатируемому парку и совокупного годового объема потребленного топлива международной гражданской авиацией, тесно сотрудничая при этом с отраслью;
- b) составить прогноз общего потенциального уменьшения объема авиационной эмиссии эксплуатируемого парка;
- c) оценить и количественно выразить возможности дополнительного снижения для рассмотрения на предстоящей сессии Ассамблеи;

11. *просит* Совет предпринять необходимые действия по поддержке инициативы ИКАО в области эмиссии, включая реализацию целей ИКАО, предусматривающих ограничение или уменьшение воздействия авиационной эмиссии, содействовать сотрудничеству между

Договаривающимися государствами, осуществлять мониторинг и представлять доклады о прогрессе, достигнутом в этой области. В частности, Совету следует:

- a) изучить соответствующие параметры и разработать среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии в отношении сжигания авиационного топлива и представить доклад следующей сессии Ассамблеи;
- b) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и содействовать использованию эксплуатационных мер, изложенных в инструктивном материале ИКАО (Cir 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;
- c) в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО уделить особое внимание всем аспектам повышения топливной эффективности;
- d) содействовать, при необходимости, реализации региональных, межрегиональных и глобальных инициатив совместно с Договаривающимися государствами, направленных на повышение эффективности воздушных перевозок и уменьшение потребления топлива;
- e) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам повышать эффективность воздушных перевозок с целью уменьшения объема эмиссии и представлять доклады о достигнутом прогрессе в этой области;
- f) просить Договаривающиеся государства представить перечень предпринимаемых ими мер по сокращению авиационной эмиссии в своих соответствующих государствах;
- g) содействовать использованию новых процедур и технологий, позволяющих получить экологические выгоды при эксплуатации воздушных судов;

12. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам содействовать распространению и совместному использованию наилучшей практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности гражданской авиации;

13. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам разрабатывать модели управления потоками и организации воздушного движения, направленные на оптимизацию экологических выгод;

14. *просит* государства:

- a) поощрять проведение необходимых научных исследований и разработок, предусматривающих создание более эффективных с экологической точки зрения конструкций двигателей и воздушных судов;
- b) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
- c) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;

- d) содействовать эффективной координации деятельности своих авиационных полномочных органов, занимающихся разработкой более благоприятных с экологической точки зрения воздушных трасс и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации;
- e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного пространства;
- f) сотрудничать в деле создания региональных возможностей по осуществлению замеров и контроля в целях проведения оценки экологических выгод, полученных в результате реализации вышеупомянутых мер;

15. *поощряет* принятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению и уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации посредством реализации добровольных мер и информирование об этом ИКАО и *просит* Совет поручить Генеральному секретарю поддерживать актуальность разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и предоставлять всем заинтересованным сторонам информацию о таком опыте.

**Соответствующие выдержки из решения Совета относительно
деятельности ГМАИК (С-DEC 187/14)****Текущий доклад о деятельности Группы по международной авиации и изменению климата
(ГМАИК) (вопрос № 50.3)**

1. Совет возобновил (187/13) и закончил свое рассмотрение вышеуказанного вопроса, изложенного в документе, представленном Генеральным секретарем (С-WP/13347), вместе с предлагаемым текстом решения Совета по данному вопросу, который был подготовлен 15 представителями в Совете от государств, представленных в ГМАИК, и рассмотрен значительным большинством представителей в Совете. Предложенное решение Совета заменило собой действия, указанные в краткой справке документа С-WP/13385.
2. Предпринимая действия, предложенные 15 представителями в Совете от государств, представленных в ГМАИК, Совет:
 - a) В полной мере признал программу действий (добавление А к документу С-WP/13385) 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 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 СОР-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 СО₂ 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 (А36-22, добавление К).

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

4. Президент Совета поблагодарил 15 представителей в Совете от государств, представленных в ГМАИК, за содействие работе Совета посредством предоставления текста, касающегося действий Совета. ГМАИК начала свою деятельность в 2008 году и, несмотря на то, что она оказалась нелегкой, Группа достигла хороших результатов, по которым сегодня Совет принял решение. Президент обратился ко всем представителям с просьбой предложить своим полномочным органам принять участие в совещании высокого уровня по изменению климата, которое пройдет 7–9 октября 2009 года в Штаб-квартире ИКАО, и своевременно направить для обеспечения перевода документы, которые они хотят представить на данное совещание. Протоколы, в которых изложено обсуждение в Совете данного вопроса (187/13 и 14), будут включены в материал, который будет распространен на данном совещании высокого уровня. По мнению Президента, на данном совещании высокого уровня будут достигнуты положительные результаты и сформулированы четкие указания для ИКАО в области подготовки к Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата (СОР-15) (Копенгаген, 7–18 декабря 2009 года), а также будущей работы Организации в области окружающей среды. Президент пожелал поблагодарить конкретно членов ГМАИК и Секретариата, которые проделали отличную работу в ходе совещаний ГМАИК.

**Обращение Исполнительного секретаря Рамочной Конвенции
Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН)
г-на Иво де Бюера**

Дамы и господа!

Совещание в Копенгагене даст человечеству возможность принять решительные меры в отношении изменения климата.

Как свидетельствуют научные данные, чтобы не допустить опасных климатических изменений объем эмиссии промышленно развитых стран должен сократиться на 25–40 % к 2020 году по сравнению с уровнями 1990 года, а развивающиеся страны должны получить поддержку для дальнейшего ограничения роста своей эмиссии, с тем чтобы предотвратить самые пагубные последствия для климата.

Нам нужны дополнительные усилия, чтобы в своих устремлениях подняться до этих уровней.

Однако нет сомнений в том, что за последние несколько месяцев укрепилась общая политическая воля обеспечить успешное проведение совещания в Копенгагене.

В этот исторический момент ИКАО должна безотлагательно сыграть свою роль в том, чтобы обеспечить достижимость и реалистичность этого соглашения.

Во-первых, потому что на долю авиации уже сейчас приходится около 2 % глобального объема антропогенной эмиссии парниковых газов, а последние прогнозы Группы по международной авиации и изменению климата указывают на существенный рост к 2050 году, если такая эмиссия не будет ограничена.

Во-вторых, потому что авиация имеет большой авторитет и играет ведущую роль в работе по решению проблемы климатических изменений.

Сейчас, когда вы собрались для обсуждения этих рекомендаций ГМАИК и рассмотрения дальнейших шагов для сектора, стороны РКИК ООН проводят свое совещание в Бангкоке.

Они ведут детальную работу по существу текста, который послужит основой для переговоров на совещании в Копенгагене.

В нем содержится ряд предложений о включении эмиссии международной авиации в копенгагенский итоговый документ.

Я решительно призываю вас задаться вопросом о том, что нужно сделать прямо сейчас, для того чтобы обеспечить действенность копенгагенского мероприятия.

В число предложений, внесенных сторонами РКИК ООН относительно международной авиации, входят:

- определение глобальной цели по сокращению объема эмиссии и обеспечение возможности применения существующих и новых рыночных механизмов для достижения этой цели;

- работа под эгидой ИКАО, с тем чтобы добиться принятия международного соглашения к 2011 году;
- внесение изменений в статью 2.2 Киотского протокола;
- начало переговоров по отраслевому соглашению, которое будет заключено на COP17;
- и получение средств от пошлин или финансовых инструментов, связанных с эмиссией международной авиации, для поддержки мер по адаптации и ослаблению воздействия в развивающихся странах.

Конвенция основана на принципе общей, но дифференцированной ответственности.

С другой стороны, деятельность ИКАО основывается на справедливости и равенстве по отношению ко всем авиакомпаниям.

Нужны новаторские подходы для применения этих принципов таким образом, чтобы предлагаемые действия были приемлемы как с точки зрения РКИК ООН, так и ИКАО.

Стороны Конвенции 12 лет назад поручили ИКАО заниматься ограничением или сокращением объема такой эмиссии.

Возможные решения имеются, и сейчас настало время четко проинформировать COP15 о практических мерах по регулированию эмиссии международной авиации, а также по оказанию поддержки развивающемуся миру.

Например, использование поступлений от действия любого механизма по ограничению или сокращению объема эмиссии для помощи развивающимся странам в решении проблем климатических изменений будет соответствовать положениям Конвенции.

Я надеюсь, что ваше Совещание высокого уровня согласует действенные цели по ограничению и сокращению объема эмиссии, а также утвердит эффективные рамки осуществления, включая сроки, по достижению этих целей.

Я в курсе вашей работы в том, что касается эксплуатационных и технических мер по сокращению объема эмиссии, а также вашей деятельности в направлении рыночных мер. Я желаю вам успешного завершения этой работы.

Приятно отметить, что группа авиакомпаний призывает к включению авиации в копенгагенское соглашение, и ИКАО может принять это к сведению.

Стороны РКИК ООН рассчитывают на вклад в это ИКАО.

Я надеюсь, что данное совещание явится крупным шагом на пути к достижению этой цели.

— — — — —

РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ:

HLM-ENV WP	Пункт повестки дня	Название	Языки	Представлен
1 (Revised)	–	Предварительная повестка дня с аннотациями	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
2	–	Организация и предварительный график работы совещания	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
3	1	Решение Совета относительно деятельности Группы по международной авиации и изменению климата	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
4 (IP)	1	Доклад Группы по международной авиации и изменению климата	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
5	1	Желательные цели и варианты их реализации	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
6 (Revised)	2	Предложения относительно стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
7 (Revised)	2	Технические и эксплуатационные способы уменьшения объема эмиссии	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
8	2	Рыночные инструменты и изменение климата	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
9	2	Альтернативные виды авиационного топлива	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
10	3	Средства оценки прогресса	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
11	4	Финансовые и людские ресурсы	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
12 (Revised)	5	Элементы позиции ИКАО на Конференции COP15	А,Ф,И,Р,Ар,К	Секретариатом
13	1,2	Согласование политики отраслей туризма и воздушного транспорта в области смягчения последствий изменения климата	А	UNWTO
14	1	Желательные цели	А,Ф,И,Р,Ар,К	Представлен Швецией от имени ЕС и входящих в его состав государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА

HLM-ENV WP	Пункт повестки дня	Название	Языки	Представлен
15	2	Стратегия и меры по уменьшению объема эмиссии	А,Ф,И,Р,Ар,К	Представлен Швецией от имени ЕС и входящих в его состав государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА
16	3	Средства оценки достигнутого прогресса	А,Ф,И,Р,Ар,К	Представлен Швецией от имени ЕС и входящих в его состав государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА
17	4	Финансовые и людские ресурсы	А,Ф,И,Р,Ар,К	Представлен Швецией от имени ЕС и входящих в его состав государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА
18	5	Рекомендации для Конференции COP15	А,Ф,И,Р,Ар,К	Представлен Швецией от имени ЕС и входящих в его состав государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА
19 (Revised)	1	Глобальный подход авиационного сектора	А	ИАТА, ИККАИА, КАНСО и МСА
20	2	Мнение Арабской Республики Египет, представляющей одну из развивающихся стран, относительно торговли квотами на эмиссию гражданской авиации	А,Ф,И,Р,Ар,К	Египтом
21	1	Программа действий ГМАИК и деятельность сверх программы	А,Ф,И,Р,Ар,К	Австралией

HLM-ENV WP	Пункт повестки дня	Название	Языки	Представлен
22	1	Альтернативные рамки для субъектов, эксплуатирующих воздушных суда с незначительным объемом эмиссии ПГ	А	МСДА
23 (IP)	2	Уменьшение объема эмиссии: вклад Объединенных Арабских Эмиратов	А,Ар	Объединенными Арабскими Эмиратами
24	1	Авиация и эмиссия – документ с изложением позиции	А,Ар	Объединенными Арабскими Эмиратами
25	1	Деятельность сверх программы ГМАИК	А,Ф	Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки
26 (IP)	2	Меры, предпринятые сектором гражданской авиации в Индии	А	Индией
27 (IP)	2	Прогресс, достигнутый ИМО в области уменьшения объема эмиссии парниковых газов морских судов, занятых в международной торговле	А	ИМО
28	2	Позиция африканских государств относительно программы действий ГМАИК	А,Ф	Нигерией от имени африканских государств

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДОКУМЕНТЫ:

HLM-ENV WP	Пункт повестки дня	Название	Языки	Представлен
1	1	Резолюция А36-22 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"	А	Секретариатом
2	1	Протоколы 13-го и 14-го заседаний 187-й сессии Совета ИКАО	А	Секретариатом
3	1	Декларация лидеров форума ведущих экономик мира по энергетике и изменению климата	А	Секретариатом
4	1	Влияние авиации на изменение климата	А	Секретариатом

ISBN 978-92-9231-443-9



9 7 8 9 2 9 2 3 1 4 4 3 9