



## **ГРУППА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА (ГМАИК)**

### **ПЕРВОЕ СОВЕЩАНИЕ**

**(МОНРЕАЛЬ, 25–27 ФЕВРАЛЯ 2008 ГОДА)**

### **КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДИСКУССИИ. ДЕНЬ 2**

#### **Пункт 3 повестки дня. Планирование действий и элементы политики, подлежащие разработке Группой**

#### **Обмен информацией о национальных и региональных инициативах/планах действий/мерах, связанных с воздействием авиации на окружающую среду**

1. Г-н К. Шибата (Япония) представил свой информационный документ IP/1, в котором предлагаются основные элементы механизма уменьшения объема выбросов CO<sub>2</sub>, образуемых в результате деятельности международной авиации, включая: компиляцию данных, касающихся топлива, для ежегодного представления в ИКАО; глобальную желательную цель, определяемую для международной авиации в виде топливной эффективности (GATFE); отслеживание ИКАО достигнутого государствами прогресса в области топливной эффективности и возможное введение глобальной системы торговли квотами на эмиссию применительно к международной авиации на основе консенсуса государств-членов. Г-н Шибата отметил, что его государство планирует ввести ряд мер в области топливной эффективности в целях оказания содействия уменьшению объема эмиссии CO<sub>2</sub> и потребления энергии в аэропортах.

2. Затем Группа заслушала презентации, сделанные г-ном Д.К. Элвеллом (Соединенные Штаты Америки), г-ном П. Швачем (Франция), д-ром Г.О. Демюреном (Нигерия), г-жой Б. Гравитис-Бек (Канада), г-ном М.В. Пинтой Гамой (Бразилия), д-ром М.Р. Беренджи (Саудовская Аравия), г-ном Х. Гао (Китай) и г-ном Дж. Дохерти (Австралия). Тексты презентаций г-на Элвелла и г-на Швача размещены на веб-странице GIACC и защищенном специализированном веб-сайте.

#### **Презентации, касающиеся возможных мер по уменьшению объема эмиссии, сделанные представителями основных заинтересованных сторон авиационной отрасли**

3. Представители Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международного совета аэропортов (МСА), Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международного совета деловой авиации (МСДА) и Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) сделали презентации о возможных мерах по уменьшению эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной гражданской авиации.

4. Затем директор Аэронавигационного управления (D/ANB) и начальник Секции организации воздушного движения (C/ATM) представили общую информацию о Глобальном аэронавигационном плане ИКАО (ГАНП) и последствиях его реализации для окружающей среды. Тексты всех этих презентаций размещены на защищенном специализированном веб-сайте GIACC.

#### **Общая дискуссия и обмен мнениями относительно элементов рамочной программы действий**

5. Обобщая мнения, высказанные в ходе совещания, председатель отметил, что Группе был представлен большой объем информации о мерах, предпринимаемых авиационной отраслью, а также о национальных программах и региональных инициативах. Было подчеркнуто, что проблема изменения климата является лишь одной из подлежащих рассмотрению экологических проблем. Имеется много взаимозависимостей, которые также необходимо учитывать, в частности безопасность полетов. В настоящее время с большим успехом реализуется широкий диапазон локальных, национальных, региональных и международных инициатив, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии парниковых газов. Было также подчеркнуто, что акции, предпринимаемые общественностью, и инициативы авиационной отрасли следует объединять и предпринимать совместно. Авиационная отрасль выразила решительную поддержку деятельности ГМАИК и готовность участвовать в этой работе путем предоставления данных, составленных на корпоративной и сопоставимой основах. Кроме того, была подчеркнута необходимость оперативной разработки глобального плана действий и определения общих целей.

6. Председатель отметил, что многие ораторы подчеркивали необходимость использования многостороннего/всеобъемлющего/сбалансированного подхода и сочетания мер. Отсутствует какое-либо одно наилучшее решение в отношении уменьшения объема авиационной эмиссии парниковых газов. Он также отметил, что согласно сделанным презентациям имеется восемь различных категорий мер по уменьшению эмиссии, которые можно рассматривать в качестве возможных элементов программы действий: новые экологические стандарты; технические разработки, включая модернизацию парка воздушных судов; совершенствование эксплуатационных процедур, используемых при выполнении полетов и на земле; совершенствование организации воздушного движения (ОрВД); альтернативные виды топлива; модернизация инфраструктуры аэропортов, включая расширение использования различных видов транспорта в аэропортах и программы энергосбережения, и меры в аэропортах; рыночные меры (была сделана ссылка на системы торговли квотами на эмиссию); и программы компенсации выбросов углерода. В качестве возможного элемента можно также рассмотреть сбор точных данных. Потребуется уточнить и приоритизировать эти меры, а также определить эквивалентность различных мер.

7. Основываясь на результатах дискуссии, председатель отметил наличие общего согласия относительно необходимости выполнения ГМАИК возложенных на нее задач с целью создания возможностей для устойчивого развития авиации. Подчеркнута необходимость принятия мер на глобальном уровне, а также необходимость учета аспектов передачи технологий развивающимся государствам и создания механизма финансирования для упрощения такой передачи.