



СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

Монреаль, 7–9 октября 2009 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РЕШЕНИЙ 7 октября 2009 года (Дневное заседание)

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

1. Совещание рассмотрело документы HLM-ENV/09-WP/6 (Предложения относительно стратегии и мер по уменьшению объема эмиссии), HLM-ENV/09-WP/7 (Технические и эксплуатационные способы уменьшения объема эмиссии), HLM-ENV/09-WP/8 (Рыночные инструменты и изменение климата) и HLM-ENV/09-WP/9 (Альтернативные виды авиационного топлива), представленные Секретариатом, наряду с относящимися к данной теме рабочими документами, представленными Швецией от имени ЕС и государствами – членами ЕКГА (HLM-ENV/09-WP/15), Нигерией от имени африканских государств (HLM-ENV/09-WP/28), Египтом (HLM-ENV/09-WP/20), Объединенными Арабскими Эмиратами (HLM-ENV/09-WP/23), Индией (HLM-ENV/09-WP/26), ВТО (HLM-ENV/09-WP/13) и ИМО (HLM-ENV/09-WP/27).

2. Было выражено общее согласие относительно того, что ИКАО следует продолжать играть ведущую роль в решении всех проблем, связанных с международной авиацией и изменением климата. 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 государствам; создать механизм разработки рамок применения рыночных мер в гражданской авиации и содействовать разработке и использованию альтернативных видов топлива в авиации.

3. В дискуссии по вопросу применения рыночных мер нашли отражение расходящиеся точки зрения, выраженные в ходе обсуждений в рамках ГМАИК. Некоторые участники выразили обеспокоенность относительно использования таких мер, в то время как другие участники поддержали такие меры, исходя из того, что они будут способствовать достижению общей экономической эффективности предпринимаемых действий по решению проблем эмиссии, производимой международной авиацией.

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

5. Участники признали потенциальную роль, которую могут играть альтернативные виды топлива в сокращении объемов эмиссии парниковых газов авиацией. Отмечалось, что использование альтернативных видов топлива связано с конкретными национальными условиями. Участники приняли к сведению, что в ноябре 2009 года в Рио-де-Жанейро состоится Конференция по авиации и альтернативным видам топлива.

ВЫВОДЫ

Совещание сделало выводы о том, что:

- a) ИКАО должна продолжать играть ведущую роль в решении всех вопросов, касающихся международной авиации, включая вопросы, связанные с эмиссией парниковых газов;
- b) следует признать принципы и положения, касающиеся единой, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, при лидирующей роли развитых стран согласно РКИК ООН и Киотскому протоколу;
- c) следует также признать заложенные в Чикагскую конвенцию принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей в развитии международной авиации;
- d) следует признать наличие у государств разных возможностей реагировать на вызовы, связанные с изменением климата, а также необходимость предоставления требующейся помощи государствам с особыми потребностями;
- e) необходим комплексный подход, охватывающий меры технического, эксплуатационного и рыночного характера, направленные на снижение объема авиационной эмиссии, а также меры помощи развивающимся странам для обеспечения устойчивого развития международной авиации и экономической эффективности мер, принимаемых сектором;
- f) необходимо провести дополнительную оценку того, в какой степени каждая из вышеупомянутых мер будет обеспечивать ожидаемое снижение объема глобальной эмиссии в будущем;
- g) необходим непрерывный технический прогресс в области конструирования воздушных судов для дальнейшего уменьшения эмиссии в источнике;
- h) важно рассмотреть, каким образом сектор международной авиации может использовать рыночные меры;
- i) альтернативные виды топлива могут позволить уменьшить влияние международной авиации на изменение климата.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Совещание рекомендовало, чтобы:

- a) ИКАО активизировала усилия по оперативной разработке стандарта на эмиссию CO₂ для новых типов воздушных судов;
- b) ИКАО и ее Договаривающиеся государства способствовали дальнейшей разработке и скорейшему внедрению эксплуатационных мер, направленных на сокращение авиационной эмиссии, включая гибкое использование воздушного пространства и применение навигации, основанной на характеристиках (PBN), в целях усиления устойчивого развития воздушных перевозок;
- c) ИКАО провела необходимые исследования, касающиеся мер по решению проблемы эмиссии международной авиации, для надлежащего информирования государств в ходе 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году;
- d) ИКАО продолжила разработку методики оценки и провела оценку экологических преимуществ и степени сокращения эмиссии CO₂, достигнутых благодаря внедрению новых технологий, эксплуатационных мер и новых профилей полета, с тем чтобы государства могли пользоваться ими для разработки своих планов действий;
- e) ИКАО создала механизм разработки рамок применения рыночных мер в международной авиации с учетом итогов COP15 для рассмотрения на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году;
- f) государства и международные организации приняли активное участие в Конференции по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2009 года (CAAF2009) в целях обмена информацией о предпринимаемых ими усилиях и осуществляемых стратегиях для популяризации таких усилий.

— КОНЕЦ —