

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА.
ПРЕДЛАГАЕМАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ**

(Представлено Генеральным секретарем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

С целью содействия проведению дискуссий в ходе Ассамблеи в настоящем документе содержится предлагаемая Генеральным секретарем резолюция Ассамблеи, которая заменяет добавления I – L резолюции A36-22 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"*.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть положения резолюции Ассамблеи о международной авиации и изменении климата, представленной в добавлении и предназначенной для обновления добавлений I – L резолюции A36-22.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С <i>"Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете по программам на 2011–2013 гг. и/или за счет внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	A37-WP/21, <i>Гражданская авиация и окружающая среда</i> A37-WP/22, <i>Климатически-нейтральная инициатива Организации Объединенных Наций</i> A37-WP/23, <i>Авиация и альтернативные виды топлива</i> A37-WP/24, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха</i> A37-WP/25, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i> A37-WP/26, <i>Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей</i> A37-WP/27, <i>События в других органах Организации Объединенных Наций</i> Doc 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 36-й сессии Ассамблея ИКАО приняла резолюцию A36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды"*. С тех пор ИКАО и ее государства-члены совместно с авиационной отраслью достигли значительного прогресса по различным аспектам, касающимся международной авиации и изменения климата. В результате такой работы сектор международной авиации, помимо прочего, стал первым и единственным сектором, который разработал согласованное на глобальном уровне соглашение относительно цели по решению проблемы эмиссии CO₂.

1.2 Действия, предпринятые Организацией во исполнение поручений A36-22 по данному вопросу, изложены в представленном Советом документе A37-WP/25. Совет провел существенную дискуссию по вопросу подготовки проекта резолюции о международной авиации и изменении климата, однако не смог достичь договоренности по проекту резолюции, который следует направить на рассмотрение Ассамблеи.

1.3 Настоящий документ подготовлен для Ассамблеи и представляется на ее рассмотрение исключительно под ответственность и с санкции Генерального секретаря ИКАО. Он содержит положения резолюции, которая заменяет добавления I – L A36-22, в свете прогресса, достигнутого ИКАО в области международной авиации и изменения климата после 36-й сессии Ассамблеи, а также с учетом проведенных в последнее время Организацией дискуссий по данному вопросу.

2. СОБЫТИЯ, ИМЕВШИЕ МЕСТО ПОСЛЕ СОВЕЩАНИЯ HLM-ENV

2.1 После Совещания высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV), состоявшегося в октябре 2009 года, Организацией, как изложено ниже, были предприняты дополнительные действия и достигнут прогресс в области международной авиации и изменения климата:

- a) Конференция по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF), проведенная в ноябре 2009 года, одобрила использование экологичных альтернативных видов топлива для авиации, в частности использование эквивалентных видов топлива в краткосрочной и среднесрочной перспективе в качестве важного средства уменьшения объема авиационной эмиссии, а также приняла глобальную рамочную программу по разработке и развертыванию производства таких видов топлива для авиации. В результате многочисленных летных испытаний и сертификации топлива было доказано, что эквивалентные альтернативные виды топлива представляют собой технически рациональное решение, которое не потребует внесения изменений в конструкцию воздушных судов или в инфраструктуру поставок топлива. Требуемая решения проблема в будущем относится к нормативным и финансовым рамкам, которые необходимо обеспечить своевременно и в достаточном количестве для использования в авиации (см. A37-WP/23).
- b) Восьмое совещание Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP/8), проведенное в феврале 2010 года, рассмотрело свою работу по количественному определению воздействия на окружающую среду глобальной авиационной системы и обновило Стандарты и инструктивный материал по техническим, эксплуатационным и рыночным мерам для решения связанных с таким воздействием проблем. В соответствии с рекомендацией

совещания HLM-ENV CAEP/8 согласовало план разработки стандарта по авиационной эмиссии CO₂ для рассмотрения на совещании CAEP/9 в 2013 году (см. A37-WP/21).

- c) Коллоквиум ИКАО по авиации и изменению климата, проведенный в мае 2010 года, предоставил возможность обмениваться информацией и мнениями по техническим, эксплуатационным и экономическим решениям, имеющим жизненно важное значение для глобальных усилий по решению проблем, касающихся авиации и изменения климата, а также помог подготовить почву для успешных дискуссий и принятия решений на Ассамблее. Представители некоторых государств определили общие темы, которые могут быть взяты за основу положений, подлежащих включению в планы действий государств, которые должны быть представлены в ИКАО. Участники представили информацию о потенциальном воздействии изменения климата на эффективность авиационной деятельности и связанную с аэропортами инфраструктуру, в том числе повышение уровня моря, изменение характера осадков и грозových явлений, и подчеркнули необходимость дальнейших исследований для оценки потенциального воздействия. Некоторые представители банковских кругов представили финансовые инициативы и возможности для авиации.

2.2 Как упомянуто в документе A37-WP/25, для оказания помощи в подготовке проекта резолюции Ассамблеи о международной авиации и изменении климата Президентом Совета была создана неофициальная группа. Группа провела заседания в марте и июне 2010 года и акцентировала свое внимание на трех основных областях, в которых можно достичь дополнительного прогресса в соответствии с поручениями HLM-ENV, а именно:

- a) изучение возможностей реализации более масштабных среднесрочных и долгосрочных целей, включая углеродно-нейтральный прирост и уменьшение объема эмиссии, выходящих за рамки глобальной цели, предусматривающей 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности до 2050 года;
- b) разработка рамок применения рыночных мер в международной авиации;
- c) изучение мер по оказанию помощи развивающимся государствам и облегчению доступа к финансовым ресурсам, оказанию содействия передаче технологий и наращиванию возможностей.

2.3 Кроме того, группа обсудила вопрос о том, каким образом включить в проект резолюции новые элементы, в том числе как отразить значительный прогресс, достигнутый в области разработки и развертывания производства экологичных альтернативных видов топлива, как отразить потенциальную потребность в адаптации к последствиям воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру, а также как отразить работу ИКАО, касающуюся углеродно-нейтральной инициативы Организации Объединенных Наций (см. A37-WP/22).

2.4 Подводя итог дискуссиям неофициальной группы, Президент подчеркнул, и с ним согласились все члены группы, что работа в области международной авиации и изменения климата в рамках ИКАО должна основываться на следующих четырех основных принципах:

- a) Не налагать обязательств на отдельные государства. ИКАО будет рассматривать эмиссию, производимую международным авиационным

сектором, в целом и не будет рассматривать какие-либо конкретные обязательства в отношении отдельных государств или их внутренней авиации.

- b) Любое решение, принятое ИКАО, не должно влиять на принципы и переговоры в рамках РКИК ООН. Между задачами, которые поручено решать ИКАО и РКИК, существуют весьма четкие различия. ИКАО занимается исключительно международной авиацией, которая носит глобальный характер, а РКИК ООН рассматривает эмиссию, производимую всеми другими внутренними секторами.
- c) Не принимать решений, которые ограничат или повлияют на устойчивое развитие международной авиации в соответствии с положениями Чикагской конвенции.
- d) Определять глобальные решения, которые будут применимы ко всем участникам на основе принципов и положений Чикагской конвенции.

2.5 Совет в ходе 12, 13 и 14-го заседаний своей 190-й сессии рассмотрел проект текста резолюции Ассамблеи, акцентировав внимание в основном на областях, в которых был достигнут дальнейший прогресс после совещания HLM-ENV, в частности на положениях, касающихся среднесрочной цели и рыночных мер. Содержащиеся в п. 2.4 выше четыре основных принципа были вновь подчеркнуты Советом и подтверждены членами Совета.

2.6 В отношении среднесрочной цели за день до заседания Совета Секретариат, представители отдельных государств-членов и авиационная отрасль представили Совету свои исследования о возможности реализации более масштабных целей для сектора международной авиации. В Совете большое число членов Совета выразили свою поддержку тексту, предложенному в пп. 5, 6 и 7 постановляющей части добавления, в то время как некоторые члены Совета отметили, что они не могут согласиться с текстом в его существующей форме.

2.7 Что касается рыночных мер, Совет проводил работу по принципам рыночных мер и по положению, касающемуся разработки глобальной системы. К сожалению, Совет не смог выработать компромиссного текста по большинству принципов, и текст, по которому он работал, содержался в большинстве случаев в квадратных скобках. Текст, предложенный в пп. 14, 15 и 16 постановляющей части добавления, предназначен служить основой для достижения прогресса в разработке во время Ассамблеи приемлемого текста.

2.8 В отношении предлагаемого текста в пп. 10, 11 и 12 постановляющей части добавления, касающихся подготовки и представления государствами в ИКАО планов действий, Секретариат рассматривает вопрос о проведении в начале 2011 года региональных практикумов с целью оказания помощи государствам в подготовке своих планов действий путем обмена информацией об уже предпринятых государствами действиях и путем обсуждения вопроса о разработке инструктивного материала ИКАО по данному вопросу.

3. ПОДХОД

3.1 При подготовке текста проекта резолюции, содержащейся в добавлении, был приложен максимум усилий для указания ссылок на предыдущие соглашения и проведенные в последнее время дискуссии, из которых процитирован или на которых основан каждый предлагаемый пункт. Информация, на которую делаются ссылки, включает:

- a) Декларацию и рекомендации HLM-ENV: ссылки на которые в добавлении соответственно указаны как "*HLM-DEC*" и "*HLM-REC*";
- b) Декларацию и рекомендации CAAF: ссылки на которые в добавлении соответственно указаны как "*CAAF-DEC*" и "*CAAF-REC*";
- c) резолюцию A36-22 Ассамблеи: ссылка на которую в добавлении указана как "*A36-22*".

3.2 Таким образом, проект резолюции предназначен для оказания содействия проведению дискуссий в ходе Ассамблеи.

4. **ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ**

4.1 Некоторые положения содержащегося в добавлении предлагаемого текста будут предусматривать выполнение Советом и Секретариатом дополнительной работы. Ожидается, что предназначенная для Секретариата работа будет выполняться в рамках ресурсов, предусмотренных в проекте бюджета по программам на 2011–2013 гг. Однако, поскольку в настоящее время трудно определить масштабы участия Секретариата в выполнении дополнительных задач, могут потребоваться внебюджетные ресурсы.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 37-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

Резолюция 17/xx. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО и ее государства-члены признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата, *{цитата из первого пункта преамбулы добавления К А36-22}*

вновь подчеркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации, *{цитата из шестого пункта преамбулы HLM-DEC}*

принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов (ПГ) в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему, *{цитата из первого пункта преамбулы добавления J А36-22}*

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией Сторон РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (стороны, включенные в приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов в результате использования "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2), *{цитата из третьего пункта преамбулы добавления J А36-22}*

признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂, предположительно возрастет в результате дальнейшего развития сектора, *{цитата из седьмого пункта преамбулы HLM-DEC}*

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу, *{цитата из первого пункта преамбулы добавления I А36-22}*

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон, *{цитата из второго пункта преамбулы добавления I А36-22}*

принимая во внимание, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад,

опубликованный в 2007 году, и в свой 5-й оценочный доклад, который должен быть опубликован в 2014 году, *{цитата из третьего пункта преамбулы добавления I A36-22 и последняя информация о 5-м оценочном докладе}*

принимая во внимание научное мнение о том, что увеличение средней глобальной температуры относительно доиндустриальных уровней не должно превышать 2 °С, *{цитата из девятого пункта преамбулы HLM-DEC}*

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции, *{цитата из пятого пункта преамбулы HLM-DEC с изменением последовательности относительно пункта ниже}*

также 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, *{цитата из четвертого пункта преамбулы HLM-DEC с изменением последовательности относительно пункта выше}*

признавая, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола или не превосходит результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола, *{на основе п. 3 HLM-DEC}*

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией A36-22 Ассамблеи Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата в октябре 2009 года (HLM-ENV/09) одобрило программу действий в области международной авиации и изменения климата, включающую глобальные желательные цели в виде топливной эффективности, корзину мер и средства определения достигнутого прогресса, *{первая часть: цитата из п. 1 HLM-DEC, вторая часть: цитата из первого пункта преамбулы HLM-DEC}*

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, *{цитата из тринадцатого пункта преамбулы HLM-DEC}*

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, *{цитата из пятого пункта преамбулы добавления K A36-22}*

принимая во внимание, что HLM-ENV/09 заявило, что ИКАО определит процесс разработки рамок рыночных мер в международной авиации с учетом выводов HLM-ENV/9 и итогов COP15 РКИК ООН и соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО и добавлений с целью скорейшего завершения данного процесса, *{цитата из п. 5 HLM-DEC}*

отмечая, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2009 года (CAAF/09) одобрила использование экологических альтернативных видов топлива для авиации, в частности использование эквивалентных видов топлива в краткосрочной и среднесрочной перспективе в качестве важного средства уменьшения объема авиационной эмиссии, *{цитата из п. 1 CAAF-DEC}*

также отмечая, что СААФ/09 разработала глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПААТ), *{цитата из п. 2 СААФ-ДЕС}*

признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, *{цитата из двенадцатого пункта преамбулы HLM-ДЕС}*

подтверждая, что следует рассмотреть меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей, *{на основе п. 7 HLM-РЕС}*

подтверждая, что решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации требует активного участия и сотрудничества государств и отрасли, и *отмечая* коллективно объявленные Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международным советом аэропортов (МСА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) 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, *{цитата из одиннадцатого пункта преамбулы HLM-ДЕС}*

признавая необходимость контроля за потенциальным воздействием изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру и представления об этом информации, *{на основе С-ДЕС 190/4 (доклад САЕР/8)}*

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки общей методики для расчета эмиссии ПГ в результате воздушных путешествий, *{основан на С-ДЕС 190/5 (A37-WP/22)}*

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией 37/xx "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха", заменяет резолюцию А36-22 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды; *{на основе пп. 1, 2 и 3 А36-22 и С-ДЕС 190/9 и 190/10 (A37-WP/24)}*

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ; *{цитата из п. 1 a) добавления J А36-22}*
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и как можно скорее дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран; *{цитата из п. 1 b) добавления J А36-22}*

- c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН); *{цитата из п. 1 с) добавления J A36-22 с исключением ВОКНТА}*
3. *вновь подтверждает*, что:
- a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссий относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии; *{цитата из п. 1 а) добавления I A36-22}*
- b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках; *{цитата из шестого пункта преамбулы добавления K A36-22}*
4. *постановляет*, что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр; *{цитата из п. 2 HLM-DEC}*
5. *также постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся стран, развитости авиационных рынков и устойчивого развития отрасли международной авиации; *{на основе п. 3 HLM-DEC и дискуссий в Совете}*
6. *признает*, что, в то время как все государства-члены будут коллективно стремиться к достижению цели, упомянутой в п. 5 выше, объемы эмиссии могут возрасти из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и реализованы технологии и виды топлива, обеспечивающие более низкие объемы эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии; *{на основе дискуссий в Совете}*
7. *выражает согласие* рассмотреть на своей 38-й сессии прогресс, достигнутый в достижении цели, упомянутой в п. 5 выше, в свете новых исследований, касающихся возможности достижения данной цели, и соответствующей информации от государств; *{на основе дискуссий в Совете}*
8. *просит* Совет проводить дальнейшую работу по определению долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, включая изучение возможности реализации более масштабной желательной цели, чем ежегодное глобальное повышение топливной эффективности в среднем на 2 % в год в период с 2021 по 2050 год, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи; *{на основе п. 3 HLM-DEC}*
9. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пп. 4 и 5 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что 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; *{цитата из п. 4 HLM-DEC}*

10. *рекомендует* государствам представлять свои планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО данные об эмиссии CO₂ международной авиации; *{цитата из п. 7 HLM-DEC}*

11. *настоятельно рекомендует* государствам, которые намереваются подготовить свои планы действий, представить их в ИКАО к концу июня 2012 года, с тем чтобы ИКАО могла выработать совместный подход к достижению глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих их соответствующие национальные возможности и обстоятельства, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи; *{на основе п. 7 HLM-DEC}*

12. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся углеродно-нейтрального прироста, и предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки национальных планов действий в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО; *{на основе п. 7 HLM-DEC и п. 14 HLM-REC}*

13. *просит* Совет рассмотреть 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; *{цитата из п. 11 HLM-REC}*

14. *просит* Совет при поддержке государств-членов принять меры по разработке глобальных рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в Приложении, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО; *{на основе п. 5 HLM-DEC и дискуссий в Совете}*

15. *настоятельно рекомендует* государствам соблюдать руководящие принципы, перечисленные в Приложении, при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации, проводить конструктивные переговоры с другими государствами с целью выработки приемлемого направления дальнейших действий, а также реализовывать РМ для международной авиации в соответствии с двусторонними и/или многосторонними консультациями и соглашениями с заинтересованными государствами; *{на основе п. 5 HLM-DEC и дискуссий в Совете}*

16. *просит* Совет при поддержке государств-членов и международных организаций изучить возможность введения глобальной системы РМ посредством проведения дальнейших исследований технических аспектов, экологических выгод, экономического воздействия и механизмов применения такой системы для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО; *{на основе дискуссий в Совете}*

17. *признает*, что в краткосрочной перспективе добровольные системы компенсации выбросов углерода представляют собой практичный подход к компенсации выбросов CO₂, и *предлагает* государствам поощрять своих эксплуатантов, заинтересованных в скорейшем принятии мер по использованию системы компенсации выбросов углерода, в частности,

посредством использования кредитов, формируемых в рамках международно-признанных систем, таких как механизм чистого развития (МЧР); *{на основе п. 1 с) и d) добавления L A36-22}*

18. *просит* Совет собирать информацию об объемах компенсационных закупок углерода применительно к воздушному транспорту и продолжать разрабатывать и распространять информацию о передовой практике и средствах, таких как разработанный ИКАО вычислитель объема выбросов углерода, что поможет гармонизировать процесс реализации программ компенсации выбросов углерода; *{на основе п. 1 с) добавления L A36-22}*

19. *просит* Совет 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 основе информации, утвержденной ее государствами-членами; *{цитата из п. 6 HLM-DEC}*

20. *просит* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в недавно опубликованном 4-м оценочном докладе; *{цитата из п. 2 a) добавления I A36-22}*
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами; *{цитата из п. 2 b) добавления I A36-22}*
- c) увеличить объем инвестиций и научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году; *{цитата из п. 7 добавления K A36-22}*
- d) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии; *{цитата из п. 14 b) добавления K A36-22}*
- e) 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; *{цитата из п. 14 с) добавления K A36-22}*
- f) 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 транспорта; *{цитата из п. 14 e) добавления K A36-22}*
- g) разрабатывать меры политического характера по ускорению соответствующей разработки, развертыванию производства и использованию экологических альтернативных видов топлива для авиации; *{цитата из п. 6 CAAF-REC}*
- h) работать совместно в рамках ИКАО и других соответствующих международных организаций в целях обмена информацией и передовой практикой и, в частности, в

целях выработки единого определения требований к экологической устойчивости альтернативных видов топлива; {цитата из п. 3 *CAAF-DEC* и п. 7 *CAAF-REC*}

- i) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок в области альтернативных видов авиационного топлива, делать инвестиции в культивацию новых видов сырья и создание производственных мощностей, а также предоставлять льготы для стимулирования коммерциализации и использования экологичных альтернативных видов топлива для авиации в целях ускорения процесса уменьшения объема авиационной эмиссии CO₂; {цитата из п. 20 *CAAF-REC*}

21. просит Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия авиационной эмиссии, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации на изменение климата; {цитата из п. 3 добавления К *A36-22*}
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации; {цитата из п. 4 добавления I *A36-22*}
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран; {цитата из п. 4 добавления К *A36-22*}
- d) дать необходимые рекомендации и указания 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 на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ; {цитата из п. 5 добавления К *A36-22*}
- e) разработать глобальный стандарт на CO₂ для воздушных судов, поставив целью 2013 год; {цитата из п. 2 *HLM-REC* с последней информацией из *C-DEC 190/4* (доклад *CAEP/8*)}
- f) продолжить разработку соответствующих показателей топливной эффективности, включая показатели для международной деловой авиации, и определить среднесрочные и долгосрочные технические и эксплуатационные цели в области потребления топлива воздушными судами; {на основе п. 13 *HLM-REC*, п. 11 a) добавления К *A36-22* и *C-DEC 190/4* (доклад *CAEP/8*)}
- g) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли активно участвовать в дальнейшей работе над экологичными альтернативными видами топлива для авиации при содействии ИКАО; {цитата из п. 10 *CAAF-REC*}

- h) предпринимать необходимые шаги для рассмотрения рамок финансирования проектов развития инфраструктуры, предназначенных для альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов, направленных на преодоление рыночных проблем на первоначальном этапе; *{цитата из п. 9 CAAF-DEC и п. 19 CAAF-REC}*
- i) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и активизировать свои усилия по разработке нового инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации; *{первая часть: цитата из п. 11 b) добавления К А36-22, вторая часть: цитата из п. 5 HLM-REC}*
- j) уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана ИКАО и рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ гражданской авиации; *{первая часть: цитата из п. 11 c) добавления К А36-22, вторая часть: цитата из п. 13 добавления К А36-22, третья часть: цитата из п. 12 добавления К А36-22}*
- k) определить 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; *{цитата из п. 9 HLM-REC}*
- l) просить государства продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации; *{цитата из п. 10 HLM-REC}*
- m) изучить подходы к оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам в сфере представления отчетности; *{цитата из п. 14 HLM-REC}*
- n) рассмотреть меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала, включая возможное применение рыночных механизмов; *{цитата из п. 7 HLM-REC}*
- o) отслеживать и распространять соответствующую информацию о потенциальных последствиях изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью; *{на основе C-DEC 190/4 (доклад CAEP/8)}*
- p) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы и продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием. *{на основе C-DEC 190/5 (A37-WP/22)}*

Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации:

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны обеспечить совместимость с глобальными желательными целями;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а объем эмиссии CO₂ международной авиации должен учитываться только один раз;
- g) РМ должны исключать утечку углерода и искажение рыночного равновесия и учитывать принцип недискриминации среди участвующих эксплуатантов;
- h) РМ должны обеспечить справедливое и равноправное применение в отношении сектора международной авиации;
- i) РМ должны учитывать уже имеющиеся достижения и произведенные инвестиции в области топливной эффективности авиации;
- j) РМ не должны налагать чрезмерное экономическое бремя на международную авиацию;
- k) РМ должны предусматривать соответствующий доступ к рынкам углерода;
- l) при необходимости, адекватность РМ должна оцениваться на основе замеренных показателей, характеризующих сокращение объема эмиссии CO₂;
- m) РМ должны предусматривать специальные положения, включая положения de-minimis, в отношении государств, доля которых в объеме эмиссии CO₂ международной авиации весьма незначительна;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, они могут направляться на реализацию соответствующей авиационной деятельности, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся странам;
- o) РМ должны вводиться в соответствии с глобальными рамками;
- p) в тех случаях, когда сокращение объема эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об объемах эмиссии.