



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ИКАО ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ  
ВИДАМ ТОПЛИВА (СAAF/3)**

Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года

**Пункт 5 повестки дня. Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы**

**ГЛОБАЛЬНАЯ РАМОЧНАЯ ПРОГРАММА ИКАО ПО БОЛЕЕ ЧИСТЫМ  
ИСТОЧНИКАМ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ**

(Представлено Секретариатом ИКАО)

**АННОТАЦИЯ**

В настоящем рабочем документе на рассмотрение Конференции представлено предложение относительно возможных результатов СAAF/3, включая проект глобальной рамочной программы ИКАО.

После консультационного мероприятия по подготовке к СAAF/3, посвященного рассмотрению ее возможных результатов, которое было проведено 25–26 сентября 2023 года (см. СAAF/3-WP/9), Комитет по климату и окружающей среде (СЕС) Совета ИКАО и его небольшая группа внесли дополнительные изменения в проект документа о возможных результатах СAAF/3, содержащийся в добавлении к настоящему документу.

Действия Конференции указаны в п. 4.

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Ассамблея ИКАО на своей 41-й сессии в октябре 2022 года просила Совет "продолжать проводить оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках процесса обзора, проводимого ИКАО, и созвать СAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> См. п. 28. f) резолюции A41-21 Ассамблеи.

1.2 В этой связи с начала 2023 года небольшая группа по подготовке к СAAF/3 Комитета по климату и окружающей среде (СЕС) Совета ИКАО рассматривает возможные результаты СAAF/3, включая проект глобальной рамочной программы ИКАО, с учетом отзывов и предложений, полученных по итогам различных информационно-разъяснительных и подготовительных мероприятий (см. также СAAF/3-WP/2).

## 2. КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СAAF/3, ПОСВЯЩЕННЫЕ РАССМОТРЕНИЮ ЕЕ ВОЗМОЖНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ<sup>2</sup>

2.1 В рамках информационно-разъяснительной и подготовительной деятельности 25–26 сентября 2023 года в Монреале состоялось консультационное мероприятие по подготовке к СAAF/3, посвященное рассмотрению ее возможных результатов и имевшее целью проведение консультаций между государствами с акцентом на возможных результатах СAAF/3 для сближения мнений по как можно большему числу вопросов и выявления остающихся различий во мнениях и возможных путей их преодоления, с тем чтобы создать условия для проведения ориентированных на результат дискуссий на СAAF/3 (см. письмо государствам ENV 9/1 – 23/58).

2.2 На веб-сайте консультационного мероприятия <https://www.icao.int/Meetings/pre-CAAF3/Pages/default.aspx> (см. также СAAF/3-WP/9) был размещен проект документа о возможных результатах СAAF/3, отражающий прогресс, достигнутый небольшой группой СЕС Совета. Кроме того, 10 отдельных государств, различные группы государств и пять организаций представили свои мнения и предложения по проекту документа, с тем чтобы способствовать распространению своих мнений среди участников мероприятия на транспарентной основе. С информацией о ходе консультаций по подготовке к СAAF/3 можно ознакомиться также на веб-сайте мероприятия.

## 3. ВОЗМОЖНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СAAF/3

3.1 После консультационного мероприятия по подготовке к СAAF/3, посвященного рассмотрению ее возможных результатов, СЕС и его небольшая группа достигли дальнейшего прогресса в обновлении проекта документа о возможных результатах СAAF/3, представленного в добавлении к настоящему документу. К участию в качестве наблюдателей были приглашены члены СЕС, официально не являвшиеся членами небольшой группы.

3.2 Основные изменения, внесенные в проект документа, заключаются в следующем:

- во всем документе фраза "расширение использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации" в соответствующих случаях была последовательно уточнена следующим образом: "расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации";
- в конце *справочных пунктов* добавлены некоторые соответствующие положения, вытекающие из декларации лидеров стран G20, принятой в Нью-Дели;

---

<sup>2</sup> Веб-сайт консультаций по подготовке к СAAF/3, посвященных рассмотрению ее возможных результатов: <https://www.icao.int/Meetings/pre-CAAF3/Pages/default.aspx>.

- в конце *вспомогательных пунктов* добавлен новый пункт, в котором вновь подчеркивается необходимость оказания поддержки развивающимся странам и государствам с особыми потребностями;
- пункт 1, посвященный Концепции в отношении более чистых источников энергии для авиации, был изменен посредством двух вариантов, включая возможный контрольный показатель, а также прогнозируемые количественные показатели и сроки (см. CAAF/3-WP/4 и IP/6);
- пункты 5 и 17 е) были изменены для уточнения того, что инструктивные материалы ИКАО по вопросам политики не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики (см. CAAF/3-WP/3);
- пункт 6 был изменен путем включения в него новых подпунктов b) и c), касающихся соответственно необходимости учета стоимостных последствий и ценовой доступности, а также последних научно-технических достижений, а подпункт e) был изменен путем добавления в него положения о недопущении экстерриториальных мер;
- пункт 12 был изменен, с тем чтобы рекомендовать ИКАО ускорить анализ и утверждение показателей эмиссии в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов (см. CAAF/3-WP/5);
- пункт 14 о методах учета и пункт 15 об изучении систем учета в рамках ИКАО были существенно изменены с учетом технических предложений САЕР о параметрах методик учета топлива и отчетности по топливу (см. CAAF/3-WP/6);
- добавлен новый пункт 24 о необходимом объеме инвестиций в более чистые источники энергии для авиации до 2050 года в соответствии с докладом об осуществимости LTAG (см. CAAF/3-WP/8);
- пункт 26 был изменен для уточнения взаимодополняющего характера эффективной программы помощи и сотрудничества (пункт 18 c) резолюции A41-21) и положений относительно финансирования (пункты a) и b) резолюции A41-21);
- пункты 33–35 были изменены для уточнения целей и основных мероприятий, рассматриваемых в контексте разработки инициативы по созданию Центра финансовых инвестиций ИКАО (см. CAAF/3-IP/5);
- добавлен новый пункт 39, в котором подчеркивается необходимость обеспечения финансирования деятельности в области изменения климата и выделения на нее необходимых ресурсов в поддержку перехода авиации к использованию более чистых источников энергии для достижения LTAG.

3.3 Существует ряд областей, в которых мнения членов СЕС и его небольшой группы по-прежнему расходятся, включая следующие две основные области: 1) Концепция в отношении более чистых источников энергии для авиации, относящаяся к структурному элементу № 1 и 2) финансирование деятельности в области использования более чистых источников энергии для авиации, относящаяся к структурному элементу № 4. В этой связи относящиеся к этим структурным

элементам № 1 и № 4 пункты заключены в скобки и требуют дополнительного обсуждения в ходе подготовки к СAAF/3 и в период ее проведения в целях устранения этих расхождений во мнениях.

3.4 В проекте документа представлены два варианта пункта 1 (Концепция). Они включены, чтобы помочь экспертам подготовиться к обсуждению Концепции посредством определения ряда потенциальных результатов и потенциальных структурных элементов Концепции. Они включены для целей иллюстрации и не должны рассматриваться как предопределяющие какой-либо конкретный результат обсуждения Концепции.

3.5 Существуют мнения о необходимости включения в глобальную рамочную программу дополнительных элементов финансирования (структурный элемент № 4). Некоторые члены небольшой группы СЕС отметили необходимость дальнейшего обсуждения на СAAF/3 следующих элементов, по которым можно было бы достичь прогресса в связи с обсуждениями Концепции:

- дальнейшая доработка показателя инвестиций, упомянутого в пункте 24, в том числе в отношении потенциального количественного определения размеров компонентов частного и/или государственного финансирования;
- дополнительные формулировки, чтобы подчеркнуть важность согласованности с более широкими многосторонними усилиями по финансированию деятельности в области климата;
- дополнительные формулировки по мобилизации и предоставлению ресурсов для поддержки разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии и осуществления Концепции;
- дополнительные формулировки для направления работы Совета ИКАО по рассмотрению вопроса о создании инициативы или механизма для финансирования деятельности в области климата.

#### 4. **ДЕЙСТВИЯ СAAF/3**

4.1 СAAF/3 предлагается рассмотреть возможные результаты СAAF/3, представленные в добавлении к настоящему документу.

— — — — —

## ДОБАВЛЕНИЕ

### Возможные результаты CAAF/3 для рассмотрения на ~~консультационном мероприятии по~~ ~~подготовке к~~ CAAF/3

~~(Монреаль, Канада, 25–26 сентября 2023 года)~~

~~(Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года)~~

### Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации

#### *Справочные пункты*

- На 41-й сессии Ассамблеи в соответствии с п. 7 резолюции A41-21 было принято решение о том, что "ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков".
- В п. 8 резолюции A41-21 Ассамблеи далее признается, что "LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии" и содержится настоятельный призыв к тому, чтобы "каждое государство внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями".
- В п. 17 преамбулы резолюции A41-21 Ассамблеи содержится ссылка на РКИК ООН и Парижское соглашение и признается принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий.
- В п. 18 преамбулы резолюции A41-21 Ассамблеи также признаются принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции.
- Достижение LTAG требует комплексного подхода, состоящего из корзины мер, включая технологии, устойчивое топливо, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры. Ожидается, что устойчиво производимое авиационное топливо (SAF), низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) и другие более чистые источники энергии для авиации будут вносить наибольший вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации к 2050 году, однако, несмотря на растущее число инициатив по разработке и внедрению этих видов топлива, текущий уровень их производства все еще крайне низок и составляет всего 0,2 % от общего объема используемого авиационного топлива.

- Соответственно, существует необходимость в неотложных глобальных действиях по ускорению глобального расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG и, таким образом, обеспечения постоянного лидерства ИКАО в решении проблемы эмиссии международной авиации.
- В п. 28 f) резолюции A41-21 Ассамблеи предлагается "созвать CAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей".
- Государства могут вносить значительный вклад в рамках цепочки создания стоимости посредством разработки, производства и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и извлекать из этого пользу, в том числе посредством создания новых экономических направлений и альтернативных источников для обеспечения энергетической безопасности.
- SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации должны разрабатываться и использоваться экономически обоснованным, эффективным и социально и экологически приемлемым образом и в соответствии с национальными условиями.
- Механизмы осуществления, соизмеримые с уровнем амбиций, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG и, кроме того, разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
- В рамках отраслевого консультативного форума Совета ИКАО, в ходе диалогов Совета ИКАО с энергетическими и финансовыми учреждениями и на мероприятии ИКАО по подведению итогов по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе, ИКАО получала просьбы отрасли помочь снизить риск и привлечь инвестиции, обеспечивая более высокую степень нормативной определенности, регулирующей SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации и предоставляя более широкий доступ к финансированию, а также налаживая более тесное сотрудничество и координацию между всеми заинтересованными сторонами.
- Производство SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в настоящее время сосредоточено в небольшом числе государств. В глобальной рамочной программе предполагается подчеркнуть преимущества для государств и ИКАО, связанные с работой по децентрализации производства такого топлива во всех государствах и регионах, обеспечивая справедливые и равные возможности для участия во всей цепочке создания стоимости – от сырья до производства и использования топлива.
- Ни один из видов топлива не будет производиться в объеме, необходимом для достижения LTAG. Соответственно, глобальная структура должна быть гибкой и не исключать какой-либо конкретный вид топлива, производственный процесс, сырье или технологию, которые соответствуют согласованным критериям CORSIA.

- В глобальной рамочной программе признается роль авиации в международных усилиях по решению проблемы изменения климата. Намерение ускорить глобальное расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для авиации согласуется с положениями декларации лидеров стран G20, принятой недавно в Нью-Дели, в которой была выражена приверженность ускорению перехода к чистой, устойчивой, справедливой, доступной и инклюзивной энергетике. При этом в декларации саммита G20:
  - a) признаются потребности, уязвимые места, приоритеты и различные национальные обстоятельства развивающихся стран;
  - b) выражена поддержка созданию прочных условий, способствующих развитию инноваций, добровольной передаче технологий на основе взаимных договоренностей, а также поддержка обеспечению доступа к низкзатратному финансированию.
- В декларации саммита G20 также подтверждается, что ни одна страна не должна выбирать между искоренением нищеты и борьбой за нашу планету. В этой связи усилия по декарбонизации авиации должны осуществляться параллельно с усилиями по обеспечению устойчивого развития сектора, особенно в развивающихся странах.

#### *Вспомогательные пункты*

- Роль этой глобальной структуры заключается в содействии глобальному расширению разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, обеспечивая большую ясность, последовательность и предсказуемость для всех заинтересованных сторон, в том числе за пределами авиационного сектора, относительно политики, правил, поддержки внедрения, а также необходимого финансирования и инвестиций с целью обеспечить, чтобы все государства имели равные возможности для внесения своего вклада и получения пользы благодаря ожидаемому сокращению эмиссии в результате использования более чистых источников энергии для авиации.
- Эта глобальная структура основана на четырех структурных элементах: политика и планирование; нормативная база; поддержка внедрения; и финансирование. Эти структурные элементы связаны между собой, и для достижения поставленной цели требуются их совместное продвижение и реализация.
- На всем протяжении реализации этой глобальной рамочной программы с первого до последнего этапа данного процесса развивающимся странам и государствам с особыми потребностями оказывается постоянная поддержка. Предполагается, что всеобъемлющие мероприятия в области наращивания потенциала, поддержки внедрения и финансирования будут на устойчивой основе дополнять друг друга для достижения соответствующего результата и расширения усилий по декарбонизации авиации.

**Структурный элемент № 1. Политика и планирование**

*[Редакционное примечание. Текст в пунктах 1–3 и вставке 1 ниже включен в качестве проекта Концепции ИКАО как потенциального элемента глобальной структуры в соответствии с пунктом 28 f) Резолюции A41-21 и Декларацией CAAF/2. С учетом чувствительности этой темы она предложена и помещена в квадратные скобки для того, чтобы помочь подготовить и облегчить обсуждение потенциального включения этого элемента, но она не должна рассматриваться как превосходящая или предвещающая результаты этих обсуждений.]*

1. ИКАО и ее государства-члены будут сотрудничать в целях реализации Концепции в отношении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (Концепция) в отношении международной авиации x.
1. [В поддержку достижения LTAG ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации посредством использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (по сравнению с нулевым использованием таких более чистых источников энергии) на [xx % к 2030 году и на yy % к 2050 году].]
1. [ИКАО и ее государства-члены будут сотрудничать в целях реализации Концепции для надлежащего осуществления элементов этой глобальной рамочной программы в целях глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, поскольку ожидается, что такие виды топлива внесут наибольший вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> авиации в рамках "корзины мер" по достижению LTAG. При реализации этой Концепции особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять его способность вносить свой вклад в реализацию Концепции в рамках его собственных национальных сроков, и Концепция не возлагает на отдельные государства никаких конкретных обязанностей или обязательств в виде целей по сокращению эмиссии.]
2. Эта Концепция призвана сосредоточить внимание всех заинтересованных сторон на коллективном стремлении к глобальному расширению разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. В ней признается, что устойчиво производимые виды топлива должны внести наибольший вклад в сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> от авиации в рамках "корзины мер" по достижению LTAG.
3. Особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять способность каждого государства вносить вклад в реализацию Концепции в пределах своих собственных национальных временных рамок, и это не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии. Кроме того, Концепция должна:

**Вставка 1. Проект основы для рассмотрения и потенциального количественного определения и измерения параметров Концепции**

Концепция должна (в произвольном порядке):

- i) обеспечивать возможность увеличения производства и поставок SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации во всех регионах;
- ii) быть гибкой, достижимой и осуществимой;



- iii подвергаться постоянному мониторингу и периодическому пересмотру (см. п. 10 ниже);
  - iv быть амбициозной, чтобы обеспечить позитивный рыночный сигнал для стимулирования спроса, запуска предложения и привлечения значительных дополнительных инвестиций, принимая во внимание особые обстоятельства и соответствующие возможности государств;
  - v ~~быть гибкой;~~
  - vi не оказывать негативного влияния на рост воздушного транспорта, особенно в развивающихся странах;
  - vii не допускать искажения рыночной конъюнктуры;
  - viii подкрепляться соответствующими средствами реализации;
  - ix не исключать какой-либо конкретный источник топлива, производственный процесс, сырье или технологию, если они соответствуют критериям устойчивости CORSIA;
  - x учитывать прогнозы, содержащиеся в докладе по LTAG и последующем анализе CAEP;
  - xi учитывать связанные с топливом национальные цели и дорожные карты государств по снижению эмиссии, а также любые другие обязательства отрасли;
  - xii не приводить к принятию каких-либо обязательных мер для реализации этой Концепции и цели данной рамочной программы.}
4. Государствам рекомендуется проводить политику в поддержку Концепции на социально, экономически и экологически устойчивой основе и в соответствии с их особыми обстоятельствами и соответствующими возможностями.
5. При разработке такой политики государствам предлагается рассмотреть полезность и преимущества неисчерпывающего и не предписывающего перечня потенциальных компонентов политики, содержащегося в "наборе инструментов" в пункте 17 ниже, учитывая, что в инструктивных материалах ИКАО содержится более подробная информация об этих потенциальных компонентах политики и что такие инструктивные материалы не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики.
6. При разработке и осуществлении своей политики государствам предлагается признать:
- a) необходимость и преимущества сочетания мер политики в рамках последовательного и скоординированного национального плана по расширению производства и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, учитывая, что ни одна отдельная политика, вероятно, не обеспечит наилучших и наиболее эффективных результатов и что соответствующий комплекс политических мер будет отличаться в разных государствах в силу различных национальных условий;
  - b) необходимость учета в политике стоимостных последствий и ценовой доступности;
  - c) необходимость учета в политике последних научно-технических достижений;
  - d) важность прозрачности, определенности и стабильности политики для эксплуатантов воздушных судов, производителей сырья, производителей топлива, финансовых учреждений и других соответствующих заинтересованных сторон;

- е) необходимость применения политики в соответствии с Чикагской конвенцией и ее соответствующими документами и любыми соответствующими двусторонними и многосторонними соглашениями, действующими между государствами, с особым учетом основополагающих принципов недискриминации, справедливости и равных возможностей и необходимости недопущения искажения рынка и экстерриториальных мер.
7. Государствам рекомендуется совместно работать над обеспечением гармонизации политики между государствами и регионами в качестве долгосрочной цели на столько это возможно и в зависимости от обстоятельств.
8. Концепция заключается в совместных усилиях с различными заинтересованными сторонами, и государства должны поощрять соответствующие заинтересованные стороны (т.е. эксплуатантов воздушных судов, аэропорты, изготовителей воздушных судов и двигателей, производителей топлива, утвержденные ИКАО системы сертификации устойчивости и организации по стандартизации топлива) к планированию, разработке и осуществлению своих собственных действий для содействия реализации Концепции, в зависимости от обстоятельств, включая следующее:
- а) *Эксплуатанты воздушных судов* должны уделять приоритетное внимание подписанию соглашений о закупке SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации; облегчить соответствующий доступ для пассажиров, грузоотправителей и предприятий, которые хотят добровольно сократить свой связанный с авиаперевозками углеродный след за счет доступа к закупкам SAF, LCAF и других более чистых видов топлива; и осуществлять мероприятия по повышению совместимости своих парков воздушных судов с SAF.
  - б) *Аэропорты* должны планировать и осуществлять изменения в инфраструктуре аэропортов, необходимые для обеспечения эффективных поставок и доступа к смешанным видам топлива, и в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов, изготовителями топлива и другими заинтересованными сторонами изучать инновационные способы распределения затрат на такие изменения инфраструктуры по всей цепочке создания стоимости.
  - в) *Изготовители воздушных судов и двигателей* должны ускорить работу по обеспечению 100-процентной совместимости с SAF новых, находящихся в производстве и существующих воздушных судов, если это считается безопасным и соответствует их объявленным обязательствам, и внедрять инновации с целью обеспечения понимания и максимального использования возможностей, предоставляемых другими более чистыми источниками энергии в долгосрочной перспективе.
  - г) *Изготовители топлива* должны уделять первоочередное внимание инновациям и инвестициям в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации и демонстрировать технологическую готовность, масштабируемость и устойчивость этих видов топлива в соответствии с требованиями CORSIA.
  - е) *Утвержденные ИКАО системы сертификации устойчивости* должны ускорить сертификацию устойчивости соответствующих требованиям SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA.

- f) *Организации по стандартизации топлива*, в частности ASTM, должны работать со всеми заинтересованными сторонами для ускорения сертификации и утверждения дополнительных процессов производства топлива.
9. Государствам рекомендуется включать свою соответствующую политику, действия и дорожные карты по разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в свои государственные планы действий и, по возможности:
- a) определить необходимые ресурсы, потенциал и другие факторы (например, помощь в наращивании потенциала и доступ к технологиям);
  - b) оказать помощь ИКАО в адаптации к потребностям государств мер по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая облегчение доступа к финансированию и инвестициям;
  - c) определить количественные параметры своих планов, чтобы поддержать работу ИКАО по мониторингу прогресса в достижении LTAG.
10. Осуществление глобальной рамочной программы должно постоянно контролироваться и периодически пересматриваться, в том числе посредством ежегодного подведения итогов в ИКАО и созыва CAAF/4. Это обеспечит регулярную оценку:
- a) прогресса в области сокращения эмиссии благодаря использованию SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG, в том числе путем проводимых ИКАО сбора, обобщения и анализа информации о мерах, предпринятых государствами в соответствии с их государственными планами действий и другими соответствующими механизмами отчетности государств;
  - b) прогресса на глобальном и региональном уровне в осуществлении мер поддержки, включая финансирование, направленных на достижение сокращения эмиссии благодаря использованию SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для достижения LTAG, в том числе путем проводимых ИКАО сбора, обобщения и анализа информации о мерах, предпринимаемых государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами;
  - c) влияния на устойчивый рост авиационной отрасли, влияния на затраты (включая цены на авиабилеты и цены на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии), а также на поддержание справедливых и равных возможностей для разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.]

### **Структурный элемент № 2. Нормативная база**

11. В интересах обеспечения прозрачности регулирования, определенности, стабильности и гарантий экологической целостности для производителей сырья, топлива и финансовых институтов в качестве общепринятой основы для определения приемлемости устойчиво производимых видов топлива для международной авиации должны применяться предусмотренные CORSIA критерии устойчивости, сертификация устойчивости и методология

оценки эмиссии в течение жизненного цикла, используемые для "видов топлива, отвечающих условиям CORSIA".

12. ИКАО, государствам и отрасли рекомендуется активизировать усилия по увеличению числа утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости во всех регионах в целях ускорения сертификации устойчивости приемлемых SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA, без исключения какого-либо конкретного источника топлива, производственного процесса, сырья или технологии. В этой связи рекомендуется, чтобы при техническом и нейтральном содействии со стороны CAEP ИКАО ускорила анализ и утверждение показателей эмиссии в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов.
13. ИКАО, государствам, отрасли и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется сотрудничать с организациями по стандартизации топлива, такими как ASTM, в целях ускорения сертификации дополнительных процессов производства топлива с целью максимизации числа сертифицированных SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
14. Методики учета использования SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для международной авиации, таких как MRV CORSIA, обеспечивают уверенность в достоверности информации об использовании таких видов топлива и их экологических преимуществах, предоставленной эксплуатантами самолетов; при этом следует отметить, что такие методики учета могут помочь в мониторинге прогресса в достижении LTAG. Методики учета и соответствующие системы отчетности должны отражать следующие параметры, необходимые для повышения прозрачности, точности, последовательности, сопоставимости и полноты данных: ~~Учитывая, что экологические кредиты от неиспользования устойчиво производимого топлива уже продаются на виртуальном рынке, включая, в частности, так называемую концепцию оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (book and claim), важно рассмотреть вопрос о том, могут ли существующие методы учета использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации обеспечить уверенность в использовании таких видов топлива и позволить эксплуатантам воздушных судов заявлять об их экологических кредитах. Эти методы учета должны:~~
  - a) обеспечение глобального учета эмиссии международной гражданской авиации в рамках мониторинга достижения LTAG;
  - b) поддержка последовательного применения методики государствами на прозрачной основе;
  - c) обеспечение достоверной отчетности об эмиссии, включая использование более чистых источников энергии для международной гражданской авиации;
  - d) обеспечение достоверности экологических данных путем недопущения двойного учета, в том числе между внутренней и международной гражданской авиации;
  - e) использование проверенной информации об эмиссии, подкрепленной другой информацией для проверки или подтверждения сообщаемых данных об эмиссии;
  - f) содействие повышению экономической эффективности за счет использования простых методик и процедур учета и представления отчетности;
  - g) недопущение чрезмерной административной нагрузки на государства и эксплуатантов самолетов;

h) использование, насколько это возможно, существующих методик и процедур в рамках MRV CORSIA.

~~[подлежит дальнейшему обсуждению с учетом технических материалов CAEP]~~

15. ИКАО при техническом содействии со стороны CAEP следует провести исследование систем учета потребления топлива для международной авиации, используемых в настоящее время на открытом рынке. Это исследование должно включать предварительное изучение так называемой концепции оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (book and claim) на предмет оценки ее актуальности и применимости с учетом соответствующих событий в других органах ООН, включая рассмотрение статьи 6 Парижского соглашения. Цель данного исследования будет заключаться в улучшении понимания таких систем и концепций учета и определении потенциальных областей для дальнейшего изучения. Эта работа поможет определить роль, если таковая существует, которую ИКАО могла бы сыграть в поддержке этих систем для упрощения доступа к экологическим выгодам SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для международной авиации и обеспечения охраны окружающей среды в целях содействия развитию глобального производства таких видов топлива без уменьшения соответствующих стимулов, в частности в развивающихся странах. ~~Используя вышеприведенные элементы, ИКАО следует при техническом содействии CAEP и других соответствующих заинтересованных сторон изучить необходимость и потенциальные выгоды от согласования методов учета топлива для международной авиации, учитывая, что эти методы могут также содействовать поддержке мониторинга прогресса в достижении LTAG.~~

### **Структурный элемент № 3. Поддержка внедрения**

16. Все государства должны иметь доступ к средствам для участия на всех этапах разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и всем государствам и регионам рекомендуется работать вместе в духе солидарности, чтобы обеспечить действительно глобальные усилия по внесению вклада и получению выгод от деятельности по сокращению эмиссии благодаря таким более чистым источникам энергии для авиации.
17. Глобальное расширение производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации требует надежной и обоснованной программы поддержки наращивания потенциала и осуществления. Государствам, ИКАО, отрасли, научным кругам и другим соответствующим заинтересованным сторонам рекомендуется работать вместе для реализации программы, которая:
- a) признает необходимость специальной поддержки для учета различных этапов готовности и различных обстоятельств в государствах и регионах;
  - b) содействует налаживанию партнерских связей, созданию альянсов и сотрудничеству между государствами и всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая региональное сотрудничество, которое может привести к региональным решениям, обеспечивающим эффективное производство топлива;

- c) включает обмен информацией, передовым опытом и технологическими достижениями между государствами, которым ИКАО должна предоставить платформу для содействия этому обмену и отслеживания прогресса;
- d) оказывает поддержку государствам в их планировании, разработке и осуществлении национальной и региональной политики, которая может применяться на всех этапах цепочки поставок топлива, включая следующие потенциальные компоненты политики, которые являются частью неисчерпывающего набора инструментов (см. пп. 5 и 6 выше):

**Вставка 2. "Набор инструментов" для определения потенциальных компонентов национальной политики**

- i. Содействие развитию многосторонних партнерских отношений, альянсов и сотрудничества, в том числе (при необходимости) с эксплуатантами воздушных судов, аэропортами, изготовителями воздушных судов и двигателей, производителями энергии и финансовыми учреждениями.
  - ii. Государственные стимулы, включая кредиты, гранты, налоговые льготы, нормативную поддержку и другие механизмы для:
    - проведения исследований и разработок, в том числе для определения уровня технологической готовности;
    - выбора источника потенциального сырья;
    - развития и ускорения производства сырья;
    - разработки и ускорения производства топлива.
  - iii. Цели и/или задачи для:
    - сокращения эмиссии;
    - использования SAF, LCAF и более чистых источников энергии для авиации;
    - определения уровней смешивания топлива.
  - iv. В тех случаях, когда это целесообразно, определить SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации в качестве приоритетных направлений финансирования усилий по декарбонизации экономики в целом.
  - v. Содействовать увеличению числа утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
  - vi. Продвигать технико-экономические обоснования для создания потенциальных SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.
  - vii. Способствовать необходимым изменениям в инфраструктуре аэропортов и системах энергоснабжения.
  - viii. Содействовать использованию государственно-частного партнерства для реализации проектов по SAF и LCAF;
- e) предусматривает регулярное обновление подробного инструктивного материала ИКАО по набору инструментов для разработки политики и основных правил, где это применимо, для оценки расходов, инвестиционных потребностей и производственных потенциалов, чтобы помочь государствам в рассматриваемом ими выборе национальной и региональной политики, соответствующей их обстоятельствам, принимая во внимание, что соответствующие инструктивные материалы не предусматривают одобрения какой-либо конкретной политики;

- f) поддерживает постоянную подготовку технико-экономических обоснований, пилотных проектов и планов подтверждения концепций, что может облегчить доступ к инвестициям для их реализации;
  - g) предусматривает разработку и проведение обучения для повышения осведомленности и готовности государств, а также для поддержки готовности проектов по SAF и LCAF к привлечению инвестиций, включая обучение финансовым аспектам подготовки проектов, финансового планирования и поощрения инвестиций;
  - h) оказывает содействие в разработке соответствующих аспектов планов действий государств и дорожных карт, включая инструктивный материал и инструменты ИКАО, а также партнерские отношения между государствами, учитывая, что планы действий государств могут также включать информацию о конкретных потребностях в помощи для осуществления мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, что может облегчить доступ к инвестициям и технологиям.
18. Доступ к технологиям необходим государствам для того, чтобы вносить свой вклад в развитие и внедрение более чистой энергетики и получать от этого выгоду. Соответственно, государствам и отрасли настоятельно рекомендуется поощрять и облегчать добровольную и эффективную передачу технологий, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) и с учетом глобальных выгод, связанных с увеличением поставок более чистой энергии.
19. Поддержка со стороны ИКАО в области наращивания потенциала и осуществления должна оказываться эффективным, действенным и скоординированным образом в соответствии с подходом "Единая ИКАО", предусматривающим поддержку всех этапов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также на основе успешной реализации программ АСТ-CORSIA и АСТ-SAF. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.
20. В соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* государствам настоятельно рекомендуется вносить регулярные и существенные взносы в Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО и другие взносы в натуральном выражении (например, посредством прикомандирования) для содействия осуществлению важной программы ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, направленной на оказание помощи развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, включая, в качестве приоритета, технико-экономические обоснования и адаптацию технологий.
21. Отрасли также настоятельно рекомендуется предоставлять экспертные знания и финансовую поддержку для содействия реализации важной программы укрепления потенциала и поддержки осуществления, включая, в качестве приоритета, технико-экономические обоснования и адаптацию технологий.
22. ИКАО следует регулярно следить за ходом и эффективностью усилий по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая обеспечение достаточных ресурсов для осуществления своей программы поддержки в рамках более широких механизмов осуществления. В этой связи ИКАО следует рассмотреть возможность разработки необходимых методов мониторинга и представления докладов государствам.

**Структурный элемент № 4. Финансирование**

23. [Как было отмечено в пункте 17 резолюции A41-21 Ассамблеи, "средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG. Это потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> авиации".
24. В соответствии с докладом об осуществимости LTAG в период до 2050 года поставщикам топлива потребуется инвестировать до 3,2 трлн. долл. в производство более чистых источников энергии для авиации, а также потребуются дополнительные инвестиции для реализации других мер по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, таких как технические и эксплуатационные усовершенствования воздушных судов. Масштабы этой задачи создают как проблемы, так и возможности для ИКАО, государств и других заинтересованных сторон, включая финансовое сообщество.
25. Конкретно в отношении финансирования и инвестиций в пунктах 18 а) и б) резолюции A41-21 Ассамблеи к Совету обращена просьба:
- а) "инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели";
  - б) "дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО".
26. Эти два пункта резолюции Ассамблеи, которые дополняют эффективные программы помощи и сотрудничества, направленные на достижение LTAG, как предусмотрено в п. 18 с) резолюции A41-21, должны быть срочно параллельно выполнены для того, чтобы проблема расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации решалась на глобальном уровне устойчивым образом, включая экономические, социальные и экологические аспекты.
27. Основной целью ИКАО и ее государств-членов в отношении финансирования должно быть оказание поддержки развивающимся странам и государствам с особыми потребностями в улучшении доступа к финансированию и инвестициям, а также в дальнейшем снижении рискованности проектов по разработке и внедрению SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в целях стимулирования инвестиций.
28. Меры по привлечению крупных инвестиций в SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации от банков развития и с других рынков капитала должны осуществляться совместно с усилиями, предпринимаемыми ИКАО в соответствии с резолюцией A40-22 Ассамблеи, пункт 8 которой, в частности, требует "продолжать развивать партнерские связи



ИКАО с финансовыми учреждениями для того, чтобы обеспечить приоритетный статус или включение вопросов авиации в их повестки дня или программы работы с целью оказания содействия государствам в получении доступа к различным видам финансирования их проектов развития авиации".

29. Некоторые финансовые инструменты (например, смешанное финансирование и государственно-частные партнерства) требуют значительного сотрудничества и взаимодействия между заинтересованными сторонами, включая государства, отрасль и государственные и частные финансовые учреждения, для снижения инвестиционного риска. ИКАО и ее государствам-членам принадлежит определенная роль в налаживании соответствующего сотрудничества между заинтересованными сторонами.
30. ИКАО, государствам и отрасли принадлежит ключевая роль в продвижении увеличения инвестиций в проекты SAF, LCAF и другие проекты в области более чистых источников энергии для авиации путем повышения осведомленности и понимания международным финансовым сообществом следующих аспектов:
  - a) коллективная приверженность государств и отрасли достижению LTAG;
  - b) важность устойчивого роста международного авиационного сектора, включая экономическую и социальную связность и торговые потоки;
  - c) преимущества использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации для решения проблемы вклада авиации в изменение климата;
  - d) активные действия со стороны ИКАО, государств и отрасли в целях глобального расширения масштабов использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации;
  - e) прямые и косвенные экономические и социальные выгоды для государств по всей цепочке создания стоимости благодаря производству SAF и LCAF;
  - f) масштабы спроса на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации;
  - g) проблемы, связанные с доступом к надлежащему финансированию проектов по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации;
  - h) потенциальные инвестиционные возможности и доходность.
31. В рамках этой информационно-разъяснительной деятельности государствам и ИКАО следует активизировать и углубить свое взаимодействие и диалог с международным финансовым сообществом и другими соответствующими заинтересованными сторонами, включая:
  - a) государственные и частные финансовые учреждения, в том числе субнациональные, национальные, региональные и многосторонние банки;
  - b) рынки частного капитала, включая инвесторов и страховщиков;
  - c) альянсы капитала и банковских структур;
  - d) государства-доноры;
  - e) ООН и другие международно признанные фонды и инвестиционные механизмы;
  - f) производителей энергии.
32. ИКАО в сотрудничестве с государствами должна подготовить ряд тематических исследований об успешных проектах в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, опираясь на примеры из регионов с различными характеристиками и инвестиционными рисками. Такие тематические исследования могут помочь как разработчикам проектов, так и потенциальным инвесторам, предоставляя примеры "проверенных и

испытанных" путей инвестирования и обеспечивая уверенность в том, что такие инвестиционные возможности могут быть реализованы.

33. Государства признают и приветствуют создание "Центра финансовых инвестиций ИКАО" и с нетерпением ожидают начала его работы по содействию расширению доступа к государственным и частным инвестиционным возможностям и финансированию со стороны финансовых институтов с уделением особого внимания развивающимся странам и государствам с особыми потребностями для реализации проектов по содействию декарбонизации международной авиации, включая расширение разработки и внедрения SAF, LCAF и других экологически чистых источников энергии для авиации, а также привлечения нового и дополнительного финансирования для этой цели.
34. В качестве первого шага ИКАО следует в срочном порядке создать необходимую структуру управления и возможности для осуществления предлагаемой инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО". Такая работа должна четко определить, каким образом эта инициатива дополняет более широкие усилия по наращиванию потенциала и внедрению в области декарбонизации авиации, включая программу ACT-SAF.
35. Меры, которые мог бы предпринять Центр финансовых инвестиций ИКАО для облегчения доступа к финансированию, включают: Основные виды деятельности по осуществлению инициативы "Центр финансовых инвестиций ИКАО" могли бы включать:
- a) разработку платформы для установления связи между проектами по декарбонизации авиации и потенциальными государственными и частными инвесторами, включая функцию "подбора партнеров", что позволит инвесторам отбирать и оценивать проекты;
  - b) работу с различными заинтересованными сторонами в целях изучения инновационного механизма финансирования и снижения риска, адаптированного к задачам декарбонизации авиации, стимулирования инвестиций и содействия сотрудничеству между заинтересованными сторонами в целях эффективной мобилизации финансовых ресурсов (например, содействие развитию государственно-частного партнерства);
  - c) сотрудничество с финансовыми учреждениями, такими как банки развития, для создания механизмов финансирования проектов;
36. ИКАО также следует рассмотреть, [используя Центр финансовых инвестиций ИКАО или другие инициативы] следующее:
- a) d) создание базы данных об источниках финансирования с указанием их условий, которыми могут воспользоваться разработчики проектов;
  - b) e) разработка набора типовых договорных документов (основные условия, удовлетворяющие инвесторов) для финансирования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации или для подготовки предложений по финансированию.
36. Для полного выполнения задачи расширения разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации одних только частных капиталовложений будет недостаточно. Значительные государственные инвестиции, в том числе в форме льготного финансирования, потребуются для поддержки некоторых проектов в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах.

37. Государства признают важную роль, которую ИКАО может сыграть в стимулировании новых, дополнительных и предсказуемых потоков государственного финансирования и его прозрачного и эффективного использования. ИКАО и ее государствам-членам необходимо использовать все возможности для изучения путей поддержки достижения этой цели по привлечению государственных инвестиций, включая возможность создания в ИКАО собственной инициативы или механизма финансирования в области климата.
38. В этой связи государства подчеркивают важность пункта 18 b) резолюции A41-21 Ассамблеи и соглашаются с тем, что ИКАО следует ускорить свою работу по дальнейшему рассмотрению вопроса о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО, одновременно решая возможные финансовые, институциональные и правовые проблемы. В соответствии с пунктом 18 b) резолюции A41-21 эта работа должна быть завершена для рассмотрения ее результатов на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО.
39. Во всем мире предпринимаются усилия по мобилизации финансовых ресурсов для решения проблемы изменения климата и обеспечению максимально эффективного использования ресурсов, предоставленных на льготных условиях, с тем чтобы содействовать переходу к чистой энергетике. Авиации необходимо внести свой "значительный вклад" в эти усилия для обеспечения своего собственного перехода и достижения LTAG.
40. В этой связи ИКАО и ее государствам-членам следует также инициировать рабочий процесс для активного мониторинга событий, происходящих в ООН и в международном финансовом сообществе, включая, в частности, Зеленый климатический фонд и его предстоящее расширение, а также Альянс владельцев чистых активов с нулевыми выбросами и концептуальное заявление многосторонних банков развития, с целью определения и активного использования возможностей для увеличения ассигнований или выделения государственных и частных капиталовложений на проекты по декарбонизации авиации, в частности на SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации. ~~[В качестве примера такие возможности могут включать:~~
- ~~а) Зеленый климатический фонд ООН.~~
  - ~~б) Альянс владельцев активов с нулевой эмиссией.~~
  - ~~с) Парижское заявление о стратегии многосторонних банков развития].~~ ]