



**СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ  
ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ  
ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO<sub>2</sub>  
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)**

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

- Пункт 1 повестки дня. Сценарии и варианты достижения долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> для международной авиации.
- Пункт 2 повестки дня. Средства достижения долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.
- Пункт 4 повестки дня. Выводы и рекомендации совещания.

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗРАБОТКИ НАДЕЖНОГО МЕХАНИЗМА  
ОКАЗАНИЯ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ  
(КЛЮЧЕВОЙ КОМПОНЕНТ 5)**

(Представлено Китайской Народной Республикой, Бразилией  
и Российской Федерацией)

**АННОТАЦИЯ**

В резолюциях Ассамблеи, последовательно принимавшихся с 2010 года, Совету предлагалось установить механизм оказания помощи развивающимся странам. В настоящем документе содержится информация о важности создания такого механизма и высказываются мнения Китая, Бразилии и Российской Федерации относительно порядка его учреждения.

Действия совещания приводятся в п. 4.

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В РКИК ООН подчеркивается, что масштабы выполнения предусмотренных Конвенцией обязательств развивающихся стран-сторон будут зависеть от эффективного выполнения развитыми странами-сторонами своих обязательств в рамках Конвенции, касающихся выделения финансовых ресурсов и передачи технологий.

<sup>1</sup> Варианты на английском и китайском языках представлены Китайской Народной Республикой, Бразилией и Российской Федерацией.

1.2 Согласно Парижскому соглашению развитые страны-стороны будут предоставлять финансовые ресурсы для оказания помощи развивающимся странам-сторонам в части, касающейся смягчения последствий и адаптации в рамках продолжения выполнения ими обязательств, предусмотренных Конвенцией.

1.3 В *Климатическом пакте Глазго* отмечается, что расширение масштабов оказания поддержки развивающимся странам-сторонам позволит им принимать более масштабные меры.

1.4 В докладе МГЭИК подчеркивается, что ускоренное оказание финансовой поддержки развивающимся странам развитыми странами и другими источниками является критически важным средством, обеспечивающим возможность принятия более эффективных мер по смягчению последствий и снятия ограничений на доступ к финансовым ресурсам.

1.5 Во всех резолюциях Ассамблеи, принятых с 2010 года, Совету предлагалось создать механизм оказания помощи развивающимся странам в плане их доступа к технологиям, финансовым ресурсам и наращиванию потенциала. К сожалению, обстоятельно этот вопрос Совет не обсуждал и такой механизм пока не создан.

## **2. ВАЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ МЕХАНИЗМА ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ**

2.1 В исторической перспективе и в настоящее время основными источниками глобальной эмиссии парниковых газов являются развитые страны, что оказывает громадное влияние на глобальное изменение климата. С 1990 года ежегодный объем эмиссии международной авиации четырех основных развитых стран, т. е. Соединенных Штатов Америки, Соединенного Королевства, Германии и Франции превышает совокупный ежегодный объем эмиссии международной авиации 18 развивающихся стран и стран с переходной экономикой (см. добавление). Исходя из принципа CBDR международная ответственность за коллективное обеспечение к 2020 году углеродной нейтральности международной авиации и оказания развивающимся странам технологической и финансовой помощи и поддержки в наращивании потенциала несут развитые страны, что крайне необходимо для успешного развития международной авиации и принятия мер борьбы с изменением климата.

2.2 Развивающиеся страны испытывают недостаток в технических, финансовых, кадровых и других ключевых ресурсах, необходимых для наращивания усилий в решении проблемы эмиссии международной авиации. Отсутствие разработанного ИКАО надежного механизма оказания помощи, призванного активизировать деятельность по смягчению последствий, равнозначно лишению развивающихся стран их возможности совершенствовать международную авиацию, что, безусловно, противоречит целям и задачам Конвенции о международной гражданской авиации.

2.3 Возможность активизации усилий по смягчению последствий для международной гражданской авиации зависит от желания развитых стран оказывать развивающимся странам финансовую и технологическую помощь и содействие в наращивании потенциала.

## **3. РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО СОЗДАНИЯ МЕХАНИЗМА ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ**

3.1 В рамках деятельности ИКАО по охране окружающей среды приоритетное внимание и значение должно уделяться созданию механизма оказания помощи развивающимся

странам в течение следующих трех лет. Совету следует предложить план создания к 2023 году механизма оказания помощи развивающимся странам и приступить к его реализации в 2024 году.

3.2 В частности, механизм оказания помощи должен предусматривать создание фонда устойчивого развития международной авиации, обращение к развитым странам совместно ежегодно выделять в фонд не менее 2 млрд долл. США и создать платформу, способствующую передаче развитыми странами через посредство ИКАО развивающимся странам технологии декарбонизации авиации.

3.3 ИКАО следует осуществлять мониторинг и критически оценивать прогресс в области обеспечения доступа развивающихся стран к финансовым ресурсам и передачи технологий, и уровень поддержки в наращивании потенциала. Кроме того, следует своевременно корректировать среднесрочные и долгосрочные цели ИКАО по смягчению последствий с учетом уровней поддержки, оказываемой развитыми странами развивающимся странам.

#### 4. **ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ THE HLM-LTAG**

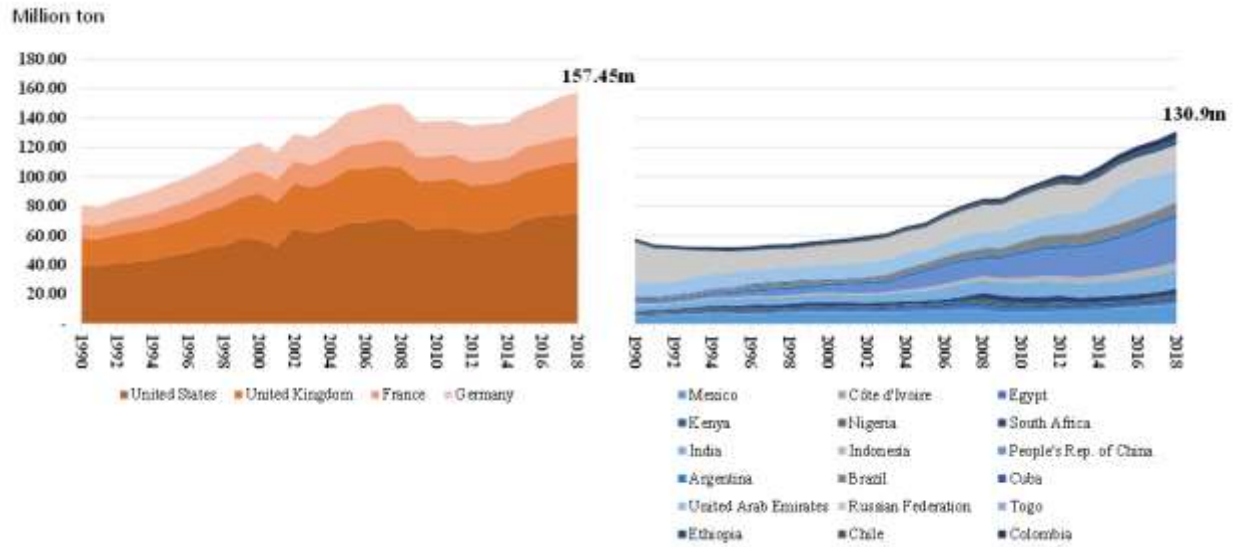
4.1 Совещанию HLM-LTAG предлагается:

- a) признать, что наличие масштабного механизма оказания развитыми странами помощи, обеспечивающего доступ развивающихся стран к получению адекватных финансовых и технических ресурсов и возможность наращивания потенциала, являются важными предпосылками для проведения целенаправленной декарбонизации международной авиации;
- b) предложить 41-й сессии Ассамблеи поручить Совету незамедлительно разработать механизмы оказания помощи в соответствии с рекомендациями, изложенными в разделе 3 выше;
- c) отразить в результатах совещания HLM-LTAG положения подпунктов 4.1 a) и b).

-----



APPENDIX



Data source: IEA (2020) CO<sub>2</sub> emission from international aviation bunkers