

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА
ДЛЯ АВИАЦИИ**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Во исполнение резолюции Ассамблеи А37-19, которая предлагает ИКАО и ее государствам-членам активно участвовать в дальнейшей работе над устойчиво производимыми видами топлива для авиации, ИКАО осуществляла деятельность по поощрению и облегчению устойчивого производства альтернативных видов топлива в авиации. Эта деятельность включает обмен информацией, расширение диалога между государствами и заинтересованными сторонами, осуществление Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПАТ), созыв в октябре 2011 года Практикума по авиации и альтернативным видам топлива, осуществление в июне 2012 года инициативы "Полет в устойчивое будущее", текущие усилия по выявлению экологических тенденций и создание Группы экспертов по экологичным альтернативным видам топлива (SUSTAF).

Диалог и обмен информацией между государствами и заинтересованными сторонами, рекомендации, подготовленные Группой экспертов SUSTAF, работа ИКАО по отслеживанию экологических тенденций, особенно благодаря усилиям Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации ИКАО (САЕР), равно как и планы действий, разработанные государствами – все это позволило выявить проблемы и области, требующие рассмотрения в целях количественной оценки, дальнейшего поощрения и облегчения прихода в авиацию устойчиво производимых альтернативных видов топлива.

Следующим приоритетом является необходимость устранить первоначальные экономические барьеры и обеспечить устойчивый запуск серийного производства этих видов. Для обеспечения экологической устойчивости государствам нужна целенаправленная политика, включающая меры поддержки и нормативные положения, касающиеся экологической устойчивости.

Необходима дальнейшая работа для более четкого отражения устойчиво производимых альтернативных видов топлива и изменений жизненного цикла эмиссии ПГ в оценках экологических тенденций для того, чтобы определить, какой вклад вносят подобные виды топлива в реализацию намеченных авиацией целей.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) отметить меры, предлагаемые в резолюции Ассамблеи А37-19, и поддержать продолжение усилий Организации по оказанию содействия государствам и отрасли в разработке и внедрении устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации в будущем;
- б) рассмотреть информацию, содержащуюся в настоящем документе в целях обновления резолюции Ассамблеи А37-19.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будет осуществляться за счет бюджета Регулярной программы 2014–2016 гг. и/или посредством добровольных взносов
<i>Справочный материал</i>	A38-WP/26, <i>Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии</i> A38-WP/32, <i>События в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях, связанные с охраной окружающей среды</i> A38-WP/34, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В октябре 37-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию А37-19, в которой государствам-членам предлагалось разработать политические меры по ускорению соответствующей разработки, внедрения и использования экологичных альтернативных видов топлива для авиации, в качестве компонента мер по снижению объема международной авиационной эмиссии.

1.2 Прогресс и достижения последних пяти лет показали, что смесевые альтернативные виды топлива¹ являются технически здравым решением, для реализации которого нет необходимости что-либо менять на воздушном судне или в инфраструктуре поставок топлива. Использование в авиации этих видов топлива с целью сокращения эмиссии углерода приобретает особую важность, поскольку у авиации, в отличие, скажем, от дорожного транспорта, в предсказуемом будущем нет альтернативы жидкому топливу. Кроме того, концентрация поставщиков авиационного топлива в ограниченном числе мест может облегчить внедрение новых видов топлива, к которым авиационный сектор проявляет большой интерес.

1.3 Далее, в резолюции А37-19 содержится призыв к ИКАО и ее государствам-членам работать совместно в целях обмена информацией и передовой практикой, активно участвуя в дальнейшей работе над устойчиво производимыми альтернативными видами топлива для авиации.

2. СТИМУЛИРОВАНИЕ И СОЗДАНИЕ В ОТРАСЛИ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА

2.1 В ноябре 2009 года Конференция по авиации и альтернативным видам авиационного топлива (СААФ) утвердила Глобальную рамочную программу по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF), в задачи которой входило собирать и распространять информацию относительно существующих видов авиационного топлива. GFAAF, выведенная на веб-сайт² ИКАО, содержит последние новости, объявления и сообщения о деятельности, касающейся альтернативных видов топлива для авиации, описание текущих проектов и инициатив, равно как справочную документацию и ссылки по интересам.

2.2 После проведения в 2009 году Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам авиационного топлива, ИКАО в октябре 2011 года провела в Монреале Практикум по авиации и экологичным альтернативным видам топлива с целью поощрения диалога между государствами, финансовыми учреждениями, производителями топлива и эксплуатантами. На нем успешно работали эксперты и организации, которые рассмотрели конкретные вопросы, связанные с проблематикой альтернативных видов топлива для авиации, и были сделаны заявления в поддержку разработки глобальной политики и мер, способствующих внедрению таких видов топлива, и необходимости большей согласованности в вопросах устойчивого производства³.

2.3 В июне 2012 года ИКАО, в тесном сотрудничестве с правительствами, эксплуатантами, аэропортами, поставщиками топлива и специалистами по ОрВД осуществила инициативу *Полет в устойчивое будущее*, в рамках которой было организовано четыре стыковочных рейса из Монреала на саммит Рио+20 с использованием альтернативных видов топлива. Для реализации этой инициативы было задействовано около 400 человек, и на

¹ "Смесевое" топливо полностью взаимозаменяемо с обычным реактивным топливом А-1 и приемлемо для существующих систем.

² Адрес ГРПАТ в Интернете: <http://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>.

³ Доклад можно найти на: [http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/SUSTAF%20Review\[2\].pdf](http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/SUSTAF%20Review[2].pdf).

протяжении самого длинного международного маршрута с использованием биотоплива (см. также A38-WP/32) было сэкономлено 47 т CO₂ и в течение 24 ч перевезено самое большое число пассажиров на коммерческих рейсах с использованием биотоплива. Подробное описание этой инициативы опубликовано и его можно найти на веб-сайте ИКАО⁴.

2.4 В июне 2012 года ИКАО создала Группу экспертов по экологичным альтернативным видам топлива (SUSTAF) для подготовки рекомендаций, призванных облегчить глобальную разработку и внедрение экологичных альтернативных видов топлива в авиации. Группа занималась выявлением основных краткосрочных проблем, связанных с внедрением устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и поисками решений с целью их преодоления. В частности, был рассмотрен вопрос об экологичности, и Группа наметила возможные варианты, которые способны заинтересовать государства с точки зрения экологичности таких видов топлива. Также были определены области, в которых было бы уместным участие ИКАО. Итоги работы Группы экспертов SUSTAF приводятся для информации в добавлении к настоящему документу.

2.5 Семинар ИКАО "Помощь в деятельности: авиация и изменение климата" и симпозиум ИКАО по авиации и изменению климата "Цель – обеспечение экологичности" состоялись в Монреале в октябре 2012 года и в мае 2013 года, соответственно, и стали для ИКАО дополнительной возможностью расширить диалог и обменяться информацией относительно устойчиво производимых альтернативных видов топлива. Кроме того, этому вопросу посвящена одна из глав доклада об окружающей среде.

2.6 В июне 2013 года ИКАО была представлена в Павильоне альтернативных видов топлива на Парижском авиашоу. Тем самым она содействовала расширению международного сотрудничества в области разработки и внедрения в авиации устойчиво производимых альтернативных видов топлива и участвовала в мероприятиях по случаю первой годовщины инициативы в рамках Рио+20 "Полет к устойчивому будущему", что дало возможность ИКАО и ее партнерам по инициативе отметить прогресс, достигнутый со времени Рио+20.

3. МЕСТО АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА В ОЦЕНКЕ ТЕНДЕНЦИЙ

3.1 Была также проделана работа по улучшению, в частности, оценки объема выбросов CO₂ в результате деятельности международной авиации (см. A38-WP/26, *Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии*). Была усовершенствована методика, в результате чего появилась возможность конкретизировать, какая часть общей эмиссии приходится на долю того или иного рода деятельности (например, технология, эксплуатация, альтернативные виды топлива и рыночные меры). Хотя количественный анализ альтернативных видов топлива оказался серьезной проблемой, одним из источников информации для определения вклада устойчиво производимых альтернативных видов топлива в суммарную эмиссию стали разработанные государствами планы действий.

3.2 Группа по моделированию и базам данных Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) поручила Специальной группе по альтернативным видам топлива (AFHAG) включить эти виды топлива в оценку авиационной эмиссии, основываясь при этом на планах действий государств, равно как и учитывая ответы государств на письмо государствам AN 1/17-12/59, содержавшее вопросник по производству альтернативного реактивного топлива, в котором запрашивалась конкретная информация о целях, установленных государствами в области производства альтернативных видов топлива. В ходе этой

⁴ http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_Flightpath_Review.pdf.

работы отмечалось отсутствие четкого понимания методики учета изменений в объеме эмиссии парниковых газов (ПГ). Одна из трудностей, связанных со сбором такой информации, заключается в том, что, в отличие от технологии и эксплуатационной деятельности, где сокращение эмиссии CO₂ напрямую связано с эффективностью, и/или в отличие от рыночных мер, где сокращение в других секторах может быть объяснено чистым сокращением объемов эмиссии, в случае устойчиво производимых альтернативных видов их доля эмиссии связана с продолжительностью жизненного цикла, и поэтому сложение чистых сокращений CO₂ с сокращением жизненного цикла является непростым делом. Возникли также трудности с прогнозированием внедрения альтернативных видов топлива, поскольку до сих пор многие проекты или планы будущего производства находятся на ранних стадиях формирования.

4. ПРОБЛЕМЫ

4.1 На этапе начальной разработки альтернативных видов топлива они пользовались большим успехом и авиакомпании охотно демонстрировали их практическую применимость, совершив свыше 1500 коммерческих полетов. Однако, несмотря на этот прогресс, эксплуатационное применение альтернативных видов топлива носит ограниченный характер и их коммерческое производство еще не началось. Основным препятствием для широкого коммерческого внедрения альтернативных видов топлива по-прежнему остается их ценовой разрыв по сравнению с обычным топливом. Для их разработки, внедрения и использования необходимо принятие политических мер со стороны государств.

4.2 Второй серьезной проблемой, которую государствам надлежит решать в рамках проводимой ими политики, является обеспечение устойчивого внедрения. В дополнение к сокращению авиационной эмиссии парниковых газов (ПГ), эта политика должна охватывать управление над экологическими и социально-экономическими последствиями широко-масштабного коммерческого внедрения и контроль за ними, для чего потребуются предусмотреть в политике по применению биотоплива целевые меры.

4.3 Рассматривая проблемы, связанные с внедрением, равно как с наличием множественного выбора, встающего перед государствами в области устойчивого производства, следует принимать во внимание глобальный характер международной авиации. В случае появления разрозненных региональных правил, они могут нанести ущерб коммерческому внедрению альтернативных видов топлива для авиации и продвижению по пути гармонизации или создания механизмов взаимного признания, способных принести выгоду.

5. СЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

5.1 Группа экспертов SUSTAF подчеркнула необходимость и полезность обмена информацией относительно достигнутого прогресса, введенных правил и опыта, накопленного в процессе разработки, внедрения и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и рекомендовала ИКАО продолжать усилия по поддержке таких действий, особенно – сбора и распространения информации о передовой практике.

5.2 В связи с той центральной ролью, которую играет ИКАО в деятельности по оценке тенденций, касающихся будущей авиационной эмиссии и прогресса в реализации глобальных желательных целей, надлежит выработать глобальное видение будущего производства альтернативного реактивного топлива. Этого можно добиться путем сбора информации о том, как

продвигается внедрение альтернативного топлива, что должны включать сведения, которые государства будут предоставлять на добровольной основе в рамках своих планов действий.

5.3 Для того, чтобы использовать прогнозы относительно производства альтернативных видов реактивного топлива в целях достижения глобальных желательных целей, нужно работать с государствами над оценкой и осмыслением изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ для обычных и альтернативных видов топлива.

5.4 Следует рассмотреть вопрос о том, как наиболее эффективно поддерживать совместные усилия государств в тех областях, где наиболее продуктивны общие подходы, ведущие к совпадению позиций или к возможности создания механизмов функционального взаимодействия. Такие области включают усилия по оценке экологичности топлива и сокращения жизненного цикла эмиссий ПГ в различных регионах и странах, равно как прогнозы, касающиеся наличия биомассы и ее использования. Подобные общие подходы должны соответствовать подходам, принятым в других видах транспорта, и их следует разрабатывать совместно с другими соответствующими организациями.

6. ВЫВОДЫ

6.1 За последние три года имели место существенные подвижки в отношении реализуемости устойчиво производимых альтернативных видов топлива. Их техническая осуществимость доказана, утверждена сертификация 50 %-ных топливных смесей и, как показал целый ряд коммерческих рейсов, альтернативные виды топлива стали реальностью. Для продвижения вперед необходимо, чтобы государства разработали целенаправленную политику по устранению экономических барьеров и по обеспечению широкомасштабного коммерческого внедрения.

6.2 Обеспечения содействия, дальнейшего обмена информацией и сотрудничества между государствами остаются целями ИКАО в данной области. ИКАО также играет ключевую роль в вопросах включения устойчиво производимых альтернативные виды топлива в оценку будущих тенденций в области охраны окружающей среды, для чего важно обеспечить поступление информации о реализуемых инициативах и методологической работе на согласованной основе и с учетом жизненного цикла эмиссий.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ИТОГИ И РЕКОМЕНДАЦИИ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ SUSTAF

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В июне 2012 года ИКАО создала Группу экспертов SUSTAF для подготовки рекомендаций по дальнейшему содействию глобальной разработке и внедрению устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Группа сосредоточилась на выявлении основных краткосрочных проблем, связанных с внедрением устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и на поиске решений для их преодоления. В частности, рассматривалась проблема устойчивости, и Группа поставила себе целью найти возможные варианты, которые позволяли бы государствам решать вопрос об экологичности таких видов топлива. Был также рассмотрен вопрос о направленности дальнейших усилий ИКАО.

1.2 Результатом этих усилий стали рекомендации Группы экспертов SUSTAF, которые были рассмотрены Группой высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HGCC), созданной Советом в рамках его работы над рекомендациями, касающимися политики, в отношении отдельных аспектов резолюции 38-й Ассамблеи касательно международной авиации и изменения климата (см. A38-WP/34).

1.3 В контексте работы Группы экспертов SUSTAF "устойчиво производимые альтернативные виды топлива" понимаются как соответствующие экологическому, социальному и экономическому компоненту устойчивости и, в частности, являются видами топлива, имеющими более низкий уровень эмиссии парниковых газов (ПГ) за свой жизненный цикл, чем обычное топливо. В соответствии с экологическими целями ИКАО использование устойчивого производства альтернативных видов топлива в результате постоянного усовершенствования должно привести в будущем, к существенному сокращению эмиссии ПГ по сравнению с обычным реактивным топливом.

1.4 Рекомендации Группы экспертов SUSTAF Expert приводятся ниже. Дальнейшую информацию, поддерживающую рекомендации Группы, можно найти на веб-сайте GFAAF⁵.

2. РЕШЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ КОММЕРЧЕСКОГО ВНЕДРЕНИЯ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ ВИДОВ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТОПЛИВА

2.1 Группа экспертов SUSTAF пришла к выводу, что хотя в долгосрочном плане наличие устойчивого сырья и воздействие его производства является серьезной проблемой, в краткосрочном плане основного внимания заслуживают общие экономические соображения. Сегодня наиболее актуальным вопросом является активизация притока капитальных инвестиций для производства альтернативных видов топлива.

2.2 Учитывая важность создания долгосрочной рыночной перспективы, способствующей приходу в авиацию устойчиво производимых альтернативных видов топлива, государствам следует рассматривать авиацию с точки зрения политики возобновляемых источников энергии и на ближайшие десять или больше лет обеспечить устойчивый нормативный и политический

⁵ "Вызовы в области разработки и внедрения экологичных альтернативных видов топлива в авиации" – ГРПАТ, раздел "Обзор литературы/Справочные документы" – <http://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>.

контекст с целью привлечения инвесторов к разработке и внедрению альтернативных видов топлива для авиации.

2.3 Поэтому Группа рекомендовала, чтобы политика государств:

- a) положила конец отсутствию ценовой конкуренции в сравнении с обычным реактивным топливом и нехватке стимулов для того, чтобы в интересах экологических выгод использовались альтернативные виды топлива, поскольку, в сочетании с рисками и неуверенностью рынка, такая ситуация отпугивает инвесторов от финансирования проектов;
- b) покончить с игнорированием альтернативных видов авиационного топлива по сравнению с альтернативными видами топлива, которыми располагает дорожный транспорт, причем их производство в настоящее время обходится гораздо дешевле;
- c) использовать гранты, налоговые льготы и другие формы поддержки различных мер в рамках производственно-сбытовой цепи, включая устойчивое производство сырья, обеспечения долгосрочных устойчивых поставок сырья по конкурентным ценам, что крайне важно для разработки экологичных альтернативных видов топлива;
- d) поддерживать НИОКР в целях ускорения крупномасштабного коммерческого производства за счёт роста эффективности и сокращения затрат на сырьё и на топливо в целях сокращения ценового разрыва с обычным реактивным топливом, а также повышать квалификацию и наращивать дополнительные производственные мощности.

2.4 Разработка и внедрение в авиации альтернативных видов топлива является междисциплинарным вопросом, который тесно связан с другими аспектами политики по возобновимым источникам энергии, равно как политики в области сельского хозяйства, окружающей среды и социальной устойчивости. Поэтому Группа экспертов SUSTAF рекомендовала проводить в жизнь скоординированный подход, объединяющий соответствующие министерства, ответственные за оценку и планирования ресурсов биомассы, равно как и за анализ последствий внедрения полномасштабного промышленного производства.

3. ЭКОЛОГИЧНОСТЬ И ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ УСТОЙЧИВОГО КОММЕРЧЕСКОГО ВНЕДРЕНИЯ

3.1 Управление и контроль за экологическим, социальным и экономическим воздействием являются тремя основными компонентами успешного и устойчивого развития альтернативных видов топлива для авиации. Эмиссия ПГ, связанная с альтернативными видами топлива, также как и прочие экологические, социальные и экономические атрибуты, испытывают на себе прямое воздействие условий производства сырья и горючего, экологичность которого еще требуется доказать.

3.2 Группа экспертов SUSTAF рекомендовала рассмотреть, в целях внедрения в авиации альтернативных видов топлива, следующие общие принципы:

- a) устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации должны обеспечить сокращение нетто-эмиссии ПГ на основе жизненного цикла по сравнению с использованием обычного реактивного топлива, причем следует

уделять особое внимание наземным стокам углерода, отводимым под производство сырья, и постоянному прогрессу в усилиях по еще более значительному сокращению эмиссии;

- b) следует выделить и обеспечить сохранение зон, имеющих особую важность с точки зрения биоразнообразия, охраны природы и предоставления экосистемных услуг⁶;
- c) устойчиво производимых альтернативные виды топлива, произведенные для нужд авиации, должны содействовать местному социальному и экономическому развитию, причем следует свести к минимуму конкуренцию с продовольствием.

3.3 Разработаны три дополнительных подхода к проблеме устойчивого производства альтернативных видов топлива: 1) оценка показателей для измерения прогресса в продвижении по намеченному пути устойчивого развития или движения по нему вспять; 2) добровольные стандарты и схемы сертификации, которые должны подтвердить соответствие производства критериям устойчивости; и 3) правила, введенные в отношении альтернативных видов топлива некоторыми государствами, где требуется соответствие этих видов экологическим стандартам, и топливо должно соответствовать критериям устойчивого производства для признания его соответствующим национальным целям в отношении возобновимых источников энергии или же для того, чтобы быть объектом мер по поддержке. Дальнейшая информация относительно этих подходов к данному вопросу содержится в документе о поддержке, выведенном на веб-сайт GFAAF.

3.4 Каждый из этих подходов соответствует конкретным потребностям и целям, и может потребоваться их комбинация. Подобное сочетание существующих подходов, положений и мер призвано обеспечить аспекты устойчивости производимого топлива и должно быть компонентом политики по продвижению в авиации альтернативных видов топлива, что предполагает, например мониторинг на национальном уровне воздействия, оказываемого внедрением коммерческого производства.

3.5 Могут потребоваться дополнительные меры в целях обеспечения устойчивого коммерческого внедрения. Например, коммерческое внедрение альтернативных видов топлива может оказать косвенное воздействие на глобальный рынок продовольствия или на изменение в практике землепользования в совсем другой географической зоне в результате вытеснения ранее существовавших там культур (явления, именуемые косвенными изменениями землепользования и, как считается, возможно вызванными и приведшими к увеличению эмиссии парникового газа). Для рассмотрения этих явлений может потребоваться дополнительная политика, равно как дальнейшая методологическая и исследовательская работы.

3.6 Учитывая характер международной авиации, появление разрозненных региональных правил может помешать коммерческому внедрению альтернативных видов авиационного топлива и признанию этих видов топлива в других странах производства. Прогресс по пути к гармонизации или созданию механизмов взаимного признания принесет положительные результаты.

⁶ Оценка экосистем на рубеже тысячелетия: "Экосистемные услуги – это выгоды, которые люди получают от экосистем. Они включают: обеспечивающие услуги, например снабжение продовольствием и водой; регулирующие, например борьба с наводнениями и болезнями; культурные, например духовное и культурное удовлетворение и сфера отдыха; поддерживающие, например круговорот питательных веществ, который поддерживает условия жизни на Земле". Экосистемы и благосостояние людей: рамки оценки, <http://www.millenniumassessment.org>.

4. БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

4.1 Группа экспертов SUSTAF согласилась с необходимостью и пользой обмена информацией относительно передовой практики в области производства и использования альтернативных видов топлива, равно как правил, на основе которых должна продолжаться деятельность ИКАО по оказанию поддержки. Кроме того, следует рассмотреть наиболее оптимальный вариант поддержки усилий государств, стремящихся совместно работать в областях, в которых общие подходы обеспечат отдачу и еще большее сближение, или создавать механизмы взаимодействия среди регионов и государств, включая усилия по оценке устойчивости производства топлива и сокращения эмиссии ПГ на основе жизненного цикла. Подобные общие подходы должны соответствовать подходам, принятым в других видах транспорта, и разрабатываться совместно с другими соответствующими организациями.

4.2 Кроме того, были определены конкретные потребности и полезные инициативы, для реализации которых необходима поддержка со стороны ИКАО:

- a) разработка глобального обзора будущего производства альтернативного реактивного топлива, равно как отбор и распространение информации о передовой практике с помощью сбора материалов об успешном внедрении альтернативных видов топлива, в том числе информации, которая будет включена на добровольной основе в планы действий государств;
- b) совместные усилия с государствами по предоставлению информации, позволяющей учитывать изменения в жизненном цикле эмиссии ПГ обычных и альтернативных видов реактивного топлива, с тем чтобы прогнозы в отношении будущих альтернативных видов реактивного топлива, позволяли оценивать успехи в реализации целей международной авиации в области окружающей среды.