

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для принятия представлено предложение по пересмотру текста резолюции Ассамблеи А37-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" в свете достигнутого после завершения 37-й сессии Ассамблеи прогресса в ключевых областях деятельности по вопросам международной авиации и изменения климата, включая глобальные желательные цели (А38-WP/26), технические и эксплуатационные меры (А38-WP/25), устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации (А38-WP/28), рыночные меры (РМ) (А38-WP/29), планы действий государств (А38-WP/30) и оказание помощи государствам (А38-WP/31).

Несмотря на то что Совет постановил представить предложение, приведенное в добавлении, среди некоторых членов Совета по-прежнему имелись различные мнения по вопросам, касающимся РМ, в частности по п. 17.

Предложение по пересмотру текста резолюции Ассамблеи А37-18 представлено в отдельном рабочем документе (А38-WP/27 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха").

Действия: Ассамблее предлагается принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи, "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", представленную в добавлении.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, описание которых приведено в данном рабочем документе, будут финансироваться из средств бюджета Регулярной программы на 2014–2016 гг. и посредством внебюджетных взносов.
<i>Справочные документы</i>	А38-WP/25 "События в гражданской авиации и окружающая среда" А38-WP/26 "Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии" А38-WP/28 "Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации" А38-WP/29 "Рыночные меры (РМ)" А38-WP/30 "Планы действий государств по сокращению эмиссии CO ₂ " А38-WP/31 "Помощь государствам. Авиация и изменение климата" А38-WP/32 "События в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях, связанные с охраной окружающей среды" А38-WP/33 "Инициатива по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций" Дос 9958 "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 8 октября 2010 г.) С-MIN 199/13 ¹

¹ С-MIN 199/13 находится на стадии подготовки.
ОМ/13-3241

ДОБАВЛЕНИЕ

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,

вновь подчеркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации,

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,

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),

признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂, предположительно возрастет в результате дальнейшего развития сектора,

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,

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,

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,

принимая во внимание научное мнение о том, что увеличение средней глобальной температуры относительно доиндустриальных уровней не должно превышать 2 °C,

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,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

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,

~~*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;~~

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,

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,

признавая, что благодаря существенному техническому прогрессу в авиационном секторе топливная эффективность современных воздушных судов в расчете на пассажиро-километр выросла на 80 % по сравнению с 1960-ми годами,

приветствуя согласование Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации требований по сертификации в рамках глобального стандарта на эмиссию CO₂ для воздушных судов,

признавая, что меры по организации воздушного движения (OpВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO₂,

приветствуя принятие на 12-й Аэронавигационной конференции в ноябре 2012 года стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU),

~~*принимая во внимание*, что HLM-ENV/09 заявило, что ИКАО определит процесс разработки рамок рыночных мер в международной авиации с учетом выводов HLM-ENV/09 и итогов COP 15 РКИК ООН, а также соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО и добавлений с целью скорейшего завершения данного процесса; { PM }~~

ссылаясь на резолюцию Ассамблеи А37-19, в которой Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в Приложении к резолюции А37-19, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО, { РМ }

признавая важность наличия единого подхода к разработке и реализации рамок применения РМ и систем РМ, { РМ }

ссылаясь на резолюцию Ассамблеи А37-19, в которой Ассамблея просила Совет изучить возможность введения глобальной системы РМ для уменьшения эмиссии международной авиации, { РМ }

принимая во внимание решение Совета от 9 ноября 2012 года, в котором по результатам качественного и количественного анализа трех вариантов глобальной системы РМ, оценка которых была проведена Секретариатом при поддержке со стороны экспертов по вопросам РМ, Совет признал, что все три варианта технически осуществимы и могут способствовать достижению целей ИКАО в области охраны окружающей среды, а также – согласие Совета с необходимостью проведения дальнейшего количественного анализа этих трех вариантов для выработки более обоснованных и четких заключений, { РМ }

признавая возможную целесообразность создания глобальной системы РМ в качестве дополнительного инструмента для содействия достижению желательных глобальных целей, указанных в п. 7, { РМ }

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает учреждение единой глобальной системы компенсации выбросов углерода в противовес несогласованному набору государственных и региональных РМ, рассматривая это в качестве рентабельной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры, { РМ }

отмечая, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2009 года (СААФ/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;

также отмечая, что СААФ/09 разработала глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПААТ);

принимая во внимание прогресс, достигнутый в области доказательства технической осуществимости устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива, и что для внедрения такого топлива потребуются принятие соответствующих мер политики и мер стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы и преодоления исходного ценового разрыва по сравнению с обычным реактивным топливом,

признавая необходимость обеспечения экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения разработки и внедрения таких видов топлива, а также необходимость большей согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А37-19 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала в целях оказания помощи в подготовке и представлении национальных планов действий, включая проведение семинаров-практикумов и подготовку инструктивного материала, создание интерактивного веб-интерфейса и инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на 30 июня 2013 года 61 государство-член, на чью долю приходится 78,89 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО свои планы действий,

отмечая, что семинар ИКАО "Содействие принятию мер: авиация и изменение климата", проведенный в октябре 2012 года, продемонстрировал активное вовлечение государств-членов и международных организаций в осуществление мероприятий, касающихся планов действий государств, стал местом обсуждения возможных источников финансовой поддержки деятельности в области охраны окружающей среды и создал возможность для обмена информацией и формирования партнерских связей в целях содействия оказанию государствам помощи в подготовке и осуществлении их планов действий в соответствии с определенными ими потребностями,

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,

подтверждая, что следует как можно скорее принять конкретные меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей,

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие, как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

подтверждая, что решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации требует активного участия и сотрудничества государств и отрасли, и отмечая коллективно объявленные Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) 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 по уменьшению объема эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

признавая необходимость контроля за потенциальным воздействием изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру и представления об этом информации,

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,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией ~~A38-yy~~A37-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха", заменяет резолюции A37-18 и ~~A37-19~~A36-22 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- а) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- б) 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;
- в) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает*, что:

- а) 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 дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- б) 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;

4. *подтверждает*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола, не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола;

Глобальные желательные цели – пп. 5–10

54. *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;

65. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в п. 54 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степени, 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;

76. *также постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, 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, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и реализованы технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

- ~~а) особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран;~~
- ~~б) что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степень, в которой государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;~~
- ~~в) что некоторые государства могут предпринять более масштабные действия до 2020 года, которые могут компенсировать увеличение объемов эмиссии в связи с ростом воздушного транспорта в развивающихся государствах;~~
- ~~г) развитость авиационных рынков;~~
- ~~д) устойчивое развитие отрасли международной авиации; и~~
- ~~е) 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;~~

8. *признает*, что государства-члены ИКАО предприняли или намереваются предпринять многочисленные действия в поддержку достижения коллективных желательных целей, включая модернизацию организации воздушного движения, ускорение темпов применения авиационных технологий, эффективных с точки зрения расхода топлива, а также разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и рекомендует дальнейшие усилия в этом направлении;

97. *выражает согласие* рассмотреть на своей 39-й/38-й сессии цель, упомянутую в п. 76 выше, в свете прогресса, достигнутого в достижении этой цели, ~~новых~~ исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

108. *просит* Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и воздействия любых предлагаемых целей, включая воздействие на рост, а также затраты во всех странах, в особенности в развивающихся странах, с целью представления на 39-ю~~38-ю~~ сессию Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

Планы действий государств/Помощь государствам – пп. 11–15

119. *также рекомендует* государствам представлять свои добровольные планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО данные об эмиссии CO₂ международной авиации;

124. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2015~~2012~~ года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих их соответствующие национальные возможности и обстоятельства, информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

13. *рекомендует* государствам, которые уже представили свои планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим свои планы действий;

14. *рекомендует* государствам сделать свои планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

154. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2015~~2012~~ года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО;

12. ~~*постановляет*, что пороговый уровень *de minimis* деятельности международной авиации, составляющий 1% от общих коммерческих тонно-километров, следует применять к представлению государствами планов действий следующим образом:~~

- ~~а) государствам ниже порогового уровня не следует представлять планы действий по достижению глобальных целей; и~~
- ~~б) государствам ниже порогового уровня, но которые в других отношениях согласились оказывать добровольное содействие достижению глобальных целей, следует представлять планы действий;~~

Рыночные меры – пп. 16–28

~~13. — просит Совет при поддержке государств-членов принять меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в Приложении, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО;~~

~~164. настоятельно призывает государства соблюдать руководящие принципы, перечисленные в Приложении, при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации и проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами с целью достижения соглашения;~~

~~17. признает, что государства или группы государств могут до полного внедрения глобальной системы РМ принять решение о применении РМ к полетам в третьи страны или из третьих стран воздушных судов, вылетающих из аэропортов или прибывающих в аэропорты, расположенные на территории данного государства или группы государств, в отношении участков полета, проходящих через воздушное пространство данного государства или группы государств, с тем чтобы эти РМ полностью охватывали всю эмиссию в результате полетов воздушных судов, вылетающих из аэропортов или прибывающих в аэропорты, расположенные на территории данного государства или группы государств;~~

~~18. постановляет, что государствам или группам государств, намеревающимся реализовать новые РМ, как указано в п. 17 выше, следует предоставлять права на освобождение от применения РМ на маршрутах из и в направлении развивающихся государств, доля которых в деятельности международной авиации находится ниже порогового уровня, составляющего 1 % от общих коммерческих тонно-километров, до тех пор пока не принято решение о глобальной системе РМ;~~

~~19. настоятельно призывает государства или группы государств, намеревающиеся реализовать новые РМ, сфера применения которых выходит за рамки описанной в п. 17 выше, или распространить существующие РМ на области, выходящие за пределы этой сферы применения, провести конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами с целью достижения соглашения;~~

~~15. — постановляет — установить в соответствии с руководящими принципами Приложения пороговый уровень *de minimis* деятельности международной авиации, составляющий 1 % от общих коммерческих тонно-километров, применительно к РМ следующим образом:~~

- ~~а) эксплуатанты коммерческих воздушных судов государств ниже порогового уровня должны иметь право на освобождение от применения РМ, которые установлены на национальных, региональных и глобальных уровнях;~~
- ~~б) государства и регионы, реализующие РМ, могут также рассмотреть освобождение в отношении других небольших эксплуатантов воздушных судов;~~

~~16. просит Совет рассмотреть к концу 2011 года содержащийся в п. 15 пороговый уровень *de minimis* применительно к РМ, учитывая особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в Приложении;~~

~~17. настоятельно рекомендует государствам рассмотреть существующие и планируемые РМ для международной авиации с целью обеспечения их соответствия руководящим принципам, перечисленным в Приложении, и положениям в пп. 15 и 16 выше;~~

20. постановляет разработать глобальную систему РМ для международной авиации;

21. просит Совет:

- a) завершить работу по изучению технических аспектов, экологических выгод, экономического воздействия на международную авиацию и механизмов применения трех вариантов создания глобальной системы РМ, опираясь на прогресс, достигнутый Советом, а также с учетом предложения авиационной отрасли и, при необходимости, других международных событий, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН;
- b) подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, касающуюся главных конструктивных особенностей системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пп. 22–26 ниже, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составных элементов корзины мер, в число которых также входят разработка технологий, повышение эффективности эксплуатации и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО;
- c) представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах a) и b) выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;

22. постановляет, что любая РМ должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия;

23. также постановляет, что особые обстоятельства и соответствующие возможности государств могут быть учтены путем предоставления прав на освобождение *de minimis* от применения РМ или путем поэтапного внедрения той или иной РМ на конкретных маршрутах или рынках с незначительными объемами международной авиационной деятельности, и прежде всего тех, которые обслуживают развивающиеся государства;

24. также постановляет, что административная нагрузка, связанная с реализацией той или иной РМ государствами или эксплуатантами воздушных судов с очень незначительными объемами международной авиационной деятельности, не должна превышать выгод, создаваемых их участием в реализации РМ, и что необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении таким государствам или эксплуатантам воздушных судов прав на освобождение от применения РМ, при одновременном сохранении экологической целостности РМ;

25. также постановляет, что корректировка требований к эксплуатантам воздушных судов в отношении применения РМ может проводиться на основании быстрых темпов роста, скорейшего принятия мер по повышению топливной эффективности и применения специальных положений в отношении новых участников;

26. также постановляет, что в тех случаях, когда в результате применения РМ создаются доходы, их следует использовать в соответствии с руководящим принципом п) в Приложении;

2749. 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 МЧР;

2820. просит Совет собирать информацию об объемах компенсационных закупок углерода применительно к воздушному транспорту, в том числе посредством планов действий государств, представленных в ИКАО, и продолжать разрабатывать и распространять информацию о передовой практике и средствах, таких как разработанный ИКАО вычислитель эмиссии углерода, что поможет гармонизировать процесс реализации программ компенсации выбросов углерода;

29. просит Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартных методик и механизма 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, потреблении топлива и эмиссии CO₂;

30. просит Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации;

3124. 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;

32. просит ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы оградить международную авиацию от несоразмерно больших требований к ней в этом отношении;

Помощь государствам – п. 33

3322. просит Совет:

- a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в

целях расширения деятельности по созданию потенциала и передачи технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО:

- b) укреплять и использовать партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством их планов действий, что позволит уменьшить эмиссию международной авиации;
- а) с) продолжать исследовать, определять и разрабатывать процессы и механизмы для содействия оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, а также облегчения доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутом прогрессе, включая разработанные процессы и механизмы, полученные результаты, а также дальнейшие рекомендации, предварительно к концу ~~2015~~~~2012~~ года и на ~~39-ю~~~~38-ю~~ сессию Ассамблеи;
- б) d) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

3423. *просит* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

Технические и эксплуатационные меры – пп. 34. с)–g)

- c) рассмотреть меры политики, которые могли бы способствовать поставке на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов;
- е) d) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
- б) e) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии;
- е) f) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения ~~спутниковых~~ технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятель-

ность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

- ф) g) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций OpВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;

Устойчиво производимые альтернативные виды топлива – пп. 34 h)–l)

- ~~g) разрабатывать меры политического характера по ускорению соответствующей разработки, развертывания производства и использования экологичных альтернативных видов топлива для авиации;~~
- ~~h) работать совместно в рамках ИКАО и других соответствующих международных организаций в целях обмена информацией и передовой практикой;~~
- ~~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;~~
- h) внедрять внутри своих национальных администраций координированный подход в целях принятия мер политического характера, направленных на ускорение соответствующей разработки, развертывания производства и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, в соответствии с национальными обстоятельствами;
- i) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов;
- j) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать следующее:
- 1) уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла по сравнению с обычным реактивным топливом;
 - 2) предотвращение отрицательных последствий для районов, представляющих особую важность с точки зрения биологического разнообразия, охраны природы и выгод, получаемых людьми от экосистем, в соответствии с международными и национальными нормами регулирования;

- 3) поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;
- k) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации;
- l) совместно осуществлять при помощи ИКАО и других соответствующих международных организаций обмен информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам устойчивого производства альтернативных видов топлива для авиации;

3524. просит Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- 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;
- d) дать необходимые рекомендации и указания региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи государствам-членам 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;

Технические и эксплуатационные меры – пп. 35. e)–i)

- e) разработать глобальный стандарт на CO₂ для воздушных судов, поставив целью завершение аналитической работы к концу 2015 года и принятие стандарта Советом в 2016 году~~поставив целью 2013 год~~;
- f) продолжить разработку соответствующих показателей топливной эффективности, включая показатели для международной деловой авиации, и определить и обновлять среднесрочные и долгосрочные технические и эксплуатационные цели в области потребления топлива воздушными судами;

- ~~g) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли активно участвовать в дальнейшей работе над экологичными альтернативными видами топлива для авиации;~~
- ~~h) сотрудничать с финансовыми организациями с целью обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов, направленных на преодоление рыночных проблем на первоначальном этапе; { перенесено в пункт 35. m) }~~
- ~~i) g) продолжать разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и обеспечивать применение и обновление активизировать свои усилия по разработке нового инструктивного материала, касающегося совершенствования ОрВД и других эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации;~~
- ~~j) h) 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;~~
- ~~i) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и рекомендации для оценки выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);~~

Устойчиво производимые альтернативные виды топлива – добавлены новые пп. 35. j)– m)

- ~~j) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в дальнейшей деятельности под эгидой ИКАО в области разработки устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации;~~
- ~~k) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);~~
- ~~l) осуществлять сбор информации о достигнутом прогрессе в области альтернативных видов топлива для авиации, в том числе посредством планов действий государств, в целях формирования общего представления о будущем использовании альтернативных видов реактивного топлива и учета изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы вести оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей;~~

- ~~m) сотрудничать с финансовыми организациями с целью обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов, направленных на преодоление рыночных проблем на начальном этапе;~~
- ~~k) определить соответствующие стандартные методики и механизм измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках и потреблении топлива; { перенесено в пункт 29. }~~
- ~~l) просить государства продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации; { перенесено в пункт 30. }~~
- ~~m) провести исследование возможного применения МЧР Киотского протокола к международной авиации;~~
- n) 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;
- o) 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.

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 содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- 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 сводить к минимуму утечку углерода и искажение рыночного равновесия;
- h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) РМ не должны налагать неуместное экономическое бремя на международную авиацию;
- k) РМ должны содействовать соответствующему доступу ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях сокращение объема или исключение эмиссии CO₂;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда сокращение объема эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об объемах эмиссии.