



A38-WP/378
EX/127
1/10/13

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Раздел об изменении климата)

Прилагаемый материал по пункту 17 повестки дня (Раздел об изменении климата) представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

...

17.3 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА**Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации**

17.3.1 Совет представил документ WP/28 о деятельности, осуществляемой ИКАО с целью содействия и оказания помощи развитию и устойчивому производству альтернативных видов топлива для авиации, включая обмен информацией о передовой практике между государствами и другими заинтересованными сторонами, в частности, посредством практикума ИКАО по устойчиво производимым альтернативным видам топлива, проведенного в октябре 2011 года, и обновления веб-сайта Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПАТ), а также путем содействия реализации глобальных инициатив, включая осуществление по случаю проведения саммита Rio+20 в июне 2012 года инициативы ИКАО "Полет в устойчивое будущее".

17.3.2 В июне 2012 года была создана Группа экспертов по устойчиво производимым альтернативным видам топлива для разработки рекомендаций по данному вопросу. Кроме того, как отмечено в документе WP/26, в ходе работы САЕР по оценке тенденций эмиссии CO₂ был рассмотрен вопрос, касающийся трудностей в количественной оценке будущих уровней производства авиационных альтернативных видов топлива и в учете изменений нетто-эмиссии CO₂ на основе жизненного цикла. Эти мероприятия позволили определить проблемы и следующие этапы деятельности, включая необходимость рассмотрения первоначальных экономических барьеров для развертывания в коммерческом масштабе производства авиационных альтернативных видов топлива и обеспечения устойчивости таких видов топлива, а также необходимость того, чтобы в оценках экологических тенденций ИКАО были более полно отражены будущее производство и изменения жизненного цикла эмиссии.

17.3.3 В документе WP/164 Индонезия представила информацию по своей программе "Инициативы в области экологически чистой авиации для устойчивого развития", касающейся альтернативных видов топлива для полетов воздушных судов, осуществляемой в рамках государственного плана по изменению климата. Ассамблее предлагается принять во внимание данную инициативу для выработки политики и рекомендуемых мер по внедрению, касающихся смягчения последствий эмиссии ПГ.

17.3.4 В документе WP/108 Соединенные Штаты Америки представили информацию о предпринимаемых усилиях, направленных на активизацию исследований, разработки, демонстрации и внедрения устойчиво производимых видов реактивного топлива, включая обеспечение сертификации топлива, проведение экологических анализов и анализов затрат и развитие производственного потенциала, и признали проблемы, которые необходимо преодолеть для развертывания производства таких видов топлива. В документе вновь подтверждается важность альтернативных видов реактивного топлива в деле решения экологических целей международной авиации и при этом отмечается, что следует принимать во внимание проблемы при прогнозировании их влияния в ближнесрочной перспективе. Ассамблее предлагается вновь подтвердить роль ИКАО в оказании поддержки усилиям государств-членов и в содействии обмену информацией и передовой практикой между государствами, касающихся исследований, разработки, демонстрации и развертывания устойчиво производимых видов топлива.

17.3.5 В документе WP/83 Литва от имени Европейского Союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) представила доклад об осуществляющихся в Европе инициативах в области устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и поддержала дальнейшую роль ИКАО, в частности, в сборе информации, содействии применению рациональных критериев устойчивого развития, согласованию политики по механизмам, предназначенным для обеспечения устойчивости альтернативных видов топлива и учета выгод в плане эмиссии ПГ в течение жизненного цикла, а также ее роль в участии в международных форумах по альтернативным видам топлива.

17.3.6 Комитет отметил прогресс, достигнутый после последней сессии Ассамблеи, и поддержал дальнейшую работу ИКАО и ее государств-членов по решению проблем, связанных с развитием и развертыванием устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, включая работу по критериям устойчивости и прогнозированию будущего производства и экологических выгод с точки зрения жизненного цикла таких видов топлива.

Планы действий государств

17.3.7 Совет представил документ WP/30 о развитии событий в ИКАО после последней сессии Ассамблеи, касающихся планов действий государств по уменьшению эмиссии CO₂. Для оказания помощи государствам в добровольном представлении до июня 2012 года планов действий, как это предусмотрено резолюцией A37-19 Ассамблеи, ИКАО разработала в рамках двухлетнего периода инструктивный документ, образец плана действий и веб-интерфейс, а также провела восемь учебных практикумов. К середине августа 2013 года 63 государства-члена, на долю которых приходится приблизительно 80 % глобального объема международных воздушных перевозок, подготовили и представили планы действий в ИКАО. Ожидается, что в результате представления дополнительных планов действий к концу 2013 года ими будет охвачено 90 % глобального объема международных воздушных перевозок.

17.3.8 Развивая эти инициативы и проводя анализ информации, содержащейся в планах действий, представленных в ИКАО, были определены области дальнейшего совершенствования и будущие меры для повышения качества планов действий, оказания помощи в гармонизации содержащихся в них данных и увеличения числа подготавливаемых и обновляемых планов действий.

17.3.9 В документе WP/305 Бразилия признала важность представления добровольных планов действий в качестве ценного инструмента отчетности о предпринимаемых усилиях и будущих планах отдельных государств-членов в решении проблемы воздействия международной авиации на окружающую среду. Бразилия поддерживает инициативы Организации, подчеркивает добровольный характер планов действий государств и рекомендует, чтобы представляемые планы действий были обнародованы с целью содействия транспарентности и эффективности данных инициатив.

17.3.10 В документе WP/165 Индонезия представила информацию о своей программе "Экологически чистая авиация для устойчивого развития", касающейся возобновляемой энергии для эксплуатации аэропортов в рамках ее государственной программы по изменению климата. Ассамблее предлагается принять во внимание данную инициативу для выработки политики и рекомендуемых мер внедрения, касающихся уменьшения последствий эмиссии ПГ.

17.3.11 В документе WP/234 Соединенные Штаты Америки решительно поддержали инициативу Организации и признали, что планы действий государств являются эффективным средством для представления информации о предпринимаемых усилиях и будущих планах отдельных государств-членов, направленных на решение проблемы воздействия авиации на климат, а также для достижения прогресса в выполнении цели ИКАО. В документе рекомендуется усовершенствовать планы действий, включая представление и обновление планов каждые три года, начиная с июня 2012 года, и обнародовать планы действий для их максимальной эффективности.

17.3.12 В документе WP/83 Литва от имени Европейского Союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) подчеркнула необходимость совершенствования отчетности государств о потреблении топлива и эмиссии CO₂, с тем чтобы лучше отслеживать достигнутый прогресс в выполнении глобальных целей. В документе также рекомендуется осуществлять партнерство между государствами в деле разработки планов действий, включая мобилизацию финансовой и технической поддержки для тех государств, которые желают разработать планы действий.

17.3.13 В документе WP/317 18 государств-членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) признали важность добровольных планов действий государств в деле достижения экологических целей ИКАО и содействия устойчивому развитию авиации. Таким образом, Латиноамериканский регион полон решимости содействовать разработке таких планов и отмечается, что шесть государств Центральной Америки разработали и представили совместный план действий (см. WP/279).

17.3.14 Председатель упомянул пять рабочих документов (WP 131, 268, 279, 328 и 346), представленных для сведения.

17.3.15 Комитет признал успешное выполнение инициатив и достигнутый Организацией прогресс в части подготовки и представления планов действий государств и поддержал постоянно проводимую Организацией работу по оказанию дополнительной помощи государствам в подготовке и обновлении планов действий и внедрении содержащихся в них мер.

17.3.16 Комитет подчеркнул важность подтверждения добровольного характера планов действий государств. Он рекомендовал государствам-членам добровольно представлять более полные и надежные данные в своих планах действий, с тем чтобы содействовать ИКАО в обобщении глобальных данных об эмиссии, и сделать свои планы действий достоянием широкой общественности. Он также рекомендовал осуществлять партнерство между ИКАО, государствами и другими организациями в поддержку подготовки планов действий и подчеркнул необходимость предоставления со стороны Секретариата дальнейшего инструктивного материала и технической помощи.

Помощь государствам

17.3.17 Совет представил документ WP/31 об имевших место в ИКАО событиях после последней сессии Ассамблеи, касающихся оказания помощи государствам-членам в содействии в получении доступа к передаче технологий, наращиванию потенциала и финансовым ресурсам, а также в подготовке планов действий государств.

17.3.18 Высокий интерес, сотрудничество и участие государств-членов и других заинтересованных сторон в ходе осуществления инициативы по разработке планов действий и значительный достигнутый прогресс в течение весьма короткого периода времени в большой степени стал возможен благодаря эффективной программе наращивания потенциала, в рамках которой осуществлялось предоставление инструктивного материала и практических инструментов, таких как инструмент ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), а также были проведены учебные практикумы и более 200 телеконференций с отдельными национальными координаторами. Другие информационно-разъяснительные мероприятия, включая Симпозиум ИКАО по авиации и изменению климата, состоявшийся в мае 2013 года, а также различные публикации, способствовали наращиванию потенциала и передаче технологий для государств.

17.3.19 Семинар ИКАО "Содействие принятию мер: авиация и изменение климата", проведенный в октябре 2012 года, определил возможности оказания помощи, необходимой для реализации мер, содержащихся в планах действий государств. Было подчеркнуто, что ИКАО устанавливает партнерские отношения с другими международными организациями с целью введения процессов, которые могут содействовать предоставлению финансирования государствам-членам, которые нуждаются в такой помощи. ИКАО установила такие партнерские отношения с Глобальным экологическим фондом (ГЭФ), а также с Европейским Союзом (ЕС).

17.3.20 В документе WP/176 Королевство Саудовской Аравии представило свою позицию по вопросам, касающимся международной авиации и изменения климата. В отношении помощи государствам документ предлагает Ассамблее настоятельно рекомендовать изучить способы определения и разработки механизмов для содействия предоставлению технической и финансовой помощи развивающимся странам и для облегчения их доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий, наращиванию потенциала и мерам по адаптации к воздействию на окружающую среду. В нем также Ассамблее предлагается настоятельно рекомендовать проводить исследования инновационных идей в части источников финансирования для покрытия расходов, связанных с мерами по адаптации, и передачи технологий, не прибегая при этом к взиманию сборов или налогов за потребление авиационного топлива.

17.3.21 Председатель упомянул два рабочих документа (WP 166 и 270), представленных для сведения.

17.3.22 Комитет принял к сведению имевшие место в ИКАО события, касающиеся предоставления помощи государствам по вопросам авиации и изменению климата, включая недавно установленные партнерские отношения с ГЭФ и ЕС с целью оказания содействия финансированию реализации планов действий государств. Он также поддержал постоянную работу Организации по оказанию помощи государствам в подготовке и внедрении планов действий и в постоянном содействии получению развивающимися странами доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологии и наращиванию потенциала.

Сотрудничество с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями

17.3.23 Совет представил документ WP/32 о событиях, имевших место после последней Ассамблеи, касающихся работы ИКАО в области окружающей среды, проделанной в рамках сотрудничества с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями. Представленная в документе WP/32 информация включает события, имевшие место в следующих организациях: Рамочная конвенция Организации

Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), Международная морская организация (ИМО), Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (UNCSD), также известная как Саммит Рио+20; Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК), Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Всемирная туристская организация (ЮНВТО).

17.3.24 Что касается рассматриваемой в рамках процесса РКИК ООН мобилизации доходов для финансирования деятельности, связанной с изменением климата, и использования международной авиации в качестве потенциального источника таких доходов для финансирования других секторов, в действиях документа WP/32 предлагается текст с выражением обеспокоенности относительно того, что международная авиация не должна использоваться в качестве несоразмерно большого источника таких доходов, а также это отражено в проекте резолюции Ассамблеи по международной авиации и изменению климата, предложенной в документе WP/34.

17.3.25 Комитет согласился с предлагаемыми действиями, содержащимися в документе WP/32 и рекомендовал Ассамблее:

- a) поддержать продолжение сотрудничества ИКАО с другими органами ООН и международными организациями, в особенности в области международной авиации и изменения климата;
- b) просить государства-члены четко заявить в рамках процесса РКИК ООН о своей обеспокоенности в связи с использованием международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации средств на финансирование связанных с изменением климата мер в других секторах, с тем чтобы не допустить несоразмерного использования международной авиации в качестве источника таких доходов;
- c) просить государства-члены информировать свои делегации Сторон процесса РКИК ООН и координировать их деятельность в части имевших место в рамках ИКАО событий в области международной авиации и изменения климата.

17.3.26 Совет представил документ WP/33 о достигнутом в ИКАО прогрессе в оказании поддержки другим учреждениям ООН в рамках инициативы по обеспечению климатической нейтральности ООН. Вычислитель эмиссии углерода ИКАО по-прежнему служит официальным инструментом ООН для расчетов компонента авиапутешествий в кадастрах эмиссии органов ООН, и в связи с этим была предоставлена обновленная информация и техническая помощь в отношении этого вычислителя. ИКАО также разработала вычислитель для организации совещаний с учетом экологических факторов, который определяет оптимальное место проведения совещания в плане компонента эмиссии CO₂ авиапутешествий участников совещания. Кадастр ИКАО по эмиссии углерода ежегодно обновляется и для разработки плана Организации по уменьшению эмиссии значительная работа также проведена Целевой группой Секретариата.

17.3.27 Комитет попросил Совет продолжать сотрудничество с климатически нейтральной инициативой ООН и продолжать играть ведущую роль путем разработки методов и обновления инструментов для количественного определения авиационной эмиссии ПГ. Он также попросил Совет продолжать разработку и внедрение стратегий, направленных на уменьшение эмиссии ПГ и совершенствование в Организации практики управления устойчивым развитием.

Рыночные меры (PM)

17.3.28 Совет представил документ WP/29 о работе Организации по вопросу рыночных мер (PM), проделанной во исполнение просьбы предыдущей сессии Ассамблеи о том, чтобы Совет разработал рамки применения PM; изучил пороговый уровень *de minimis* применительно к PM; изучил возможность введения глобальной системы PM; собирал информацию об объемах компенсационных закупок углерода; и провел исследование о возможном применении механизма чистого развития Киотского протокола к международной авиации.

17.3.29 В документе WP/29 сообщается о том, что касательно возможности разработки глобальной схемы PM были проанализированы возможные варианты глобальной системы, и в июне 2012 года Совет сократил до трех количество вариантов для дальнейшей проработки концептуальных элементов и проведения анализа последствий. В ноябре 2012 года Совет признал, что результаты качественного и количественного анализа трех вариантов показали, что они технически осуществимы. В 2013 году результаты анализа были доработаны с использованием подготовленных CAEP прогнозов перевозок и эмиссии CO₂. В документе WP/29 также содержится информация о деятельности по разработке рамок применения PM, которая осуществлялась параллельно работе над глобальной системой и в ходе которой основное внимание уделялось таким ключевым вопросам, как: назначение рамок применения, географический охват PM и возможность учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств.

17.3.30 Комитет признал работу по вопросу PM, проделанную Организацией во исполнение просьб предыдущей сессии Ассамблеи.

17.3.31 В документах WP/250 и WP/275 Российская Федерация представила результаты анализа потенциала PM с точки зрения уменьшения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации. В документе WP/250 предлагается альтернативный подход к уменьшению эмиссии CO₂ в этом секторе. В нем предлагается пересмотреть желательные глобальные цели, с тем чтобы целей можно было достичь путем уменьшения эмиссии CO₂ в секторе, и изучить возможность замены концепции PM концепцией "мер экономического стимулирования" для достижения цели "реального" уменьшения эмиссии. В документе также предлагается изучить возможность создания климатического фонда ИКАО для оказания помощи развивающимся государствам и сформировать под эгидой ООН "мобильные авиационные противопожарные силы" в качестве альтернативы участия сектора в финансировании "Зеленого климатического фонда" РКИК ООН. Российская Федерация также выразила свое несогласие с освобождениями от PM по принципу *de minimis*. В документе WP/275 предлагаются изменения к проекту текста резолюции по международной авиации и изменению климата, которая представлена Совету в документе WP/34.

17.3.32 В документе WP/176 Королевство Саудовской Аравии представило свое мнение по вопросам, связанным с международной гражданской авиацией и изменением климата. В отношении PM в этом документе Ассамблее предлагается уделять основное внимание более эффективным, чем PM, мерам уменьшения эмиссии и просить Секретариат провести дальнейшее исследование для оценки экономического влияния PM на развивающиеся и удаленные государства.

17.3.33 В документе WP/258 Объединенные Арабские Эмираты представили свое мнение о предлагаемом тексте резолюции в документе WP/34. В этом документе Ассамблее предлагается:

принять рамки РМ, применимые в воздушном пространстве реализующего их государства без требования о взаимном согласии; согласиться с разработкой глобальной системы РМ для международной авиации, включая "дорожную карту" и график реализации; просить Совет представить результаты такой работы на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году; просить Совет разработать стандарты ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации (MRV) в отношении эмиссии ПГ эксплуатантов воздушных судов, работающих в международной авиации; и просить Совет дополнительно изучить оценочный показатель топливной эффективности.

17.3.34 В документе WP/350 Вьетнам предлагает Ассамблее просить государства воздерживаться от принятия односторонних РМ и сотрудничать с ИКАО в работе по сокращению объемов авиационной эмиссии. В документе также содержится настоятельный призыв к ИКАО играть активную ведущую роль в продолжении усилий по уменьшению вклада авиации в изменение климата, не ослабляя внимания к вопросам обеспечения безопасности, доступности и удобства авиации.

17.3.35 В документе WP/272 свою позицию, в частности по вопросу РМ, излагают 54 государства Африки. В этом документе Ассамблее предлагается просить Совет разработать для рассмотрения на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году простую с административной точки зрения глобальную систему РМ, которая должна носить переходный характер и дополнять технические меры. В нем Ассамблее также предлагается постановить, что любые РМ, предлагаемые каким-либо государством или регионом в отношении международной гражданской авиации до принятия глобальной системы, должны основываться на взаимном согласии заинтересованных государств и должны предоставлять освобождения на маршрутах в развивающиеся государства и из развивающихся государств, объемы деятельности международной гражданской авиации в которых ниже порога в 1% от общего количества коммерческих тонно – километров, выполняемых международной гражданской авиацией.

17.3.36 В документе WP/234 Соединенные Штаты Америки приветствуют результаты проведенной работы по оценке возможности создания глобальной системы РМ и рассмотрению элементов рамок РМ. Соединенные Штаты Америки поддерживают вывод о технической возможности введения РМ. В документе подчеркивается необходимость продолжения начатой работы в направлении разработки глобальной системы РМ, с тем чтобы Совет рекомендовал такую систему 39-й сессии Ассамблее в 2016 году. Будущая работа будет включать разработку общего подхода к мониторингу, отчетности и верификации данных об эмиссии, определение приемлемых видов углеродных кредитов, которые будут пригодны для соответствия РМ, и разработку подходов к решению проблемы учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей. Эти рамки должны служить ориентиром для государств и регионов при внедрении РМ в отсутствие глобальной системы РМ.

17.3.37 В документе WP/83 Литва от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) особо отмечает прогресс, достигнутый после предыдущей сессии Ассамблеи ИКАО, включая признание Советом ИКАО в ноябре 2012 года технической осуществимости глобальных РМ. Также особо подчеркивается поддержка принятия глобальной РМ мировой авиационной отраслью и организациями гражданского общества. В этом документе Ассамблее предлагается: согласиться с разработкой долгосрочной глобальной цели по уменьшению эмиссии и принять программу работы и график завершения создания общей концепции глобальной РМ, включая набор задач по созданию основных технических элементов, для одобрения на 39-й сессии

Ассамблее в 2016 году; согласиться с началом применения глобальной РМ в 2020 году; содействовать созданию рамок применения РМ государствами или группами государств в ожидании вступления в силу глобальной РМ.

17.3.38 В документе WP/68 Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА), Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) признают дополнительный и переходный характер РМ в контексте четырехкомпонентной стратегии и призывают Ассамблею установить четко сформулированный процесс для разработки Советом (в целях принятия на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году) единой глобальной системы РМ на основе принципов, изложенных в добавлении к документу WP/68. Эти принципы включают максимизацию экологической целостности при минимальных искажениях в конкуренции и минимальной административной сложности. По мнению отрасли, простая схема компенсации выбросов будет самой быстрой во внедрении, самой простой в управлении и самой рентабельной. В документе WP/68 Ассамблее предлагается просить Совет разработать основные концептуальные элементы глобальной системы РМ, включая разработку стандарта ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии (MRV), предусматривающий принцип о том, что каждый эксплуатант должен сообщать о своей эмиссии только одному государству.

17.3.39 В документе WP/288 Международная коалиция за устойчивую авиацию (ИКСА) подчеркивает, что глобальная РМ – это единственный возможный механизм заполнения разрыва между целями по эмиссии и прогнозируемой фактической эмиссией, и особо отмечает важность предприятия скорейших действий. В этом документе Ассамблее предлагается согласиться с разработкой для принятия в 2015 году и внедрения в 2016 году глобальной РМ, которая будет служить эффективной мерой уменьшения эмиссии, носить недискриминационный характер, не будет искажать конкуренцию и будет учитывать обеспокоенность в части особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC). В нем также признается, что в промежуточный период важную роль будут играть региональные РМ в том случае, если сектор хочет внести свой значительный вклад в обеспечение того, чтобы глобальное потепление не превышало двух градусов.

17.3.40 В документе WP/289 ИКСА призывает создать на базе комитета более эффективный процесс принятия решений по экологическим вопросам и повысить транспарентность путем задействования возможностей активного участия общественности в работе ИКАО, связанной с влиянием международной гражданской авиации на изменения климата.

17.3.41 Председатель упомянул о двух рабочих документах (WP 183 и WP 271), представленных для сведения.

17.3.42 В документе WP/34 Совет представил предложение по обновлению резолюции A37-19 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* в свете достигнутого после предыдущей сессии Ассамблеи прогресса в ключевых областях деятельности по вопросу международной авиации и изменения климата. Было подчеркнуто, что после 2010 года Совет провел широкое обсуждение и консультации, направленные на то, чтобы сблизить различные точки зрения и ожидания по важным вопросам и подготовить проект текста резолюции Ассамблеи, который бы отражал большую долю компромисса и был приемлем для большинства. Хотя Совет решил представить

предложение, приведенное в добавлении к документу WP/34, некоторые члены Совета высказали несовпадающие точки зрения по вопросам, связанным с РМ.

17.3.43 Во время обсуждения документа WP/34 значительное количество государств выразило мнение о том, что хотя проект текста резолюции Ассамблеи, приведенный в добавлении к документу WP/34, не является совершенным, они готовы согласиться с предлагаемым текстом, поскольку он является результатом предпринятых Советом значительных усилий и будет представлять собой хорошо сбалансированный и приемлемый компромиссный вариант.

17.3.44 Ряд государств выразил обеспокоенность, в частности, в связи с пунктами 17 и 18 проекта текста резолюции Ассамблеи, касающимися РМ, и предложил провести дополнительное обсуждение и консультации с целью улучшить предлагаемый текст.

17.3.45 Отметив расхождение в мнениях государств, в частности, по вопросам, связанным с РМ, председатель с согласия Комитета предложил, чтобы команда председателя провела с делегациями неофициальные консультации для сближения различных точек зрения, используя в качестве основы для продвижения вперед предлагаемый текст, представленный в добавлении к документу WP/34.

17.3.46 Председатель доложил о результатах неофициальных консультаций, которые были проведены в духе сотрудничества, и представил пересмотренное предложение об изменении резолюции А37-19 Ассамблеи. Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующий проект резолюции:

Резолюция 17/2 Сводное заявление о постоянной инициативе и практике ИКАО в области 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,

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 потребуется 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 (ОрВД) 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),

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,

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

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

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,

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

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,

принимая во внимание, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (CAAF/09), одобрила использование устойчиво производимых

альтернативных видов топлива в авиации, в частности использование в среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что СААФ/09 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF),

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 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 А38-уу "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха", заменяет резолюции А37-18 и А37-19 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и как можно скорее дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;
- c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает*, что:

- a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить

форумом, способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

- b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

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;

5. *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;

6. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в п. 5 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;

7. *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;

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;

9. *выражает согласие* рассмотреть на своей 39-й сессии цель, упомянутую в п. 7 выше, в свете прогресса, достигнутого в достижении этой цели, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

10. *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 сессию Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

11. *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;

12. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2015 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;

15. *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 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО;

16. *настоятельно призывает* государства при разработке новых и реализации существующих РМ до тех пор, пока не принято решение о глобальной системе, либо по отдельности, либо совместно:

а) соблюдать руководящие принципы, перечисленные в Приложении, при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации;

б) проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры, имея при этом в виду, что следует достичь взаимного соглашения, если РМ предназначены распространяться на полеты, которые не вылетают с их территории(ий) или не совершают посадку на их территории(ях), или в случае полетов, которые вылетают с их территориями или совершают посадку на их территориях, если

PM предназначены распространяться на любой участок этих полетов за пределами национальных воздушных пространств заинтересованных государств;

~~17. признает, что государства или группы государств могут до полного внедрения глобальной системы PM принять решение о применении PM 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 PM 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 PM, как указано в п. 17 выше, следует~~

~~с) предоставлять основанные на маршрутах права на освобождение от применения PM ко всем полетам на маршрутах из и в направлении развивающихся государств, доля деятельность международной авиации которых в деятельности международной авиации находится ниже следующего порогового уровня;~~

~~– в 2014 году – составляющего 1% 4 700 000 000 от общих коммерческих тонно-километров (КТК), до тех пор, пока не принято решение о глобальной системе PM;~~

~~– после 2014 года – порогового уровня, который ежегодно уменьшается на 470 000 000 КТК;~~

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

17. просит Совет рассмотреть до конца 2015 года положение *de minimis* в подпункте 16 с) выше, принимая во внимание особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в Приложении;

1820. постановляет разработать глобальную систему PM для международной авиации;

1921. просит Совет:

a) завершить работу по изучению технических аспектов, экологических ~~выгод~~ и экономического воздействия на ~~международную авиацию~~ и механизмов применения ~~трех~~ возможных вариантов создания глобальной системы PM, ~~опираясь на прогресс, достигнутый Советом, а также с учетом потребности в развитии международной авиации,~~ предложения авиационной отрасли и, при необходимости, других международных событий, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН;

- b)** организовать семинары, практикумы по глобальной системе для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций;
- сб)** определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, касающуюся главных конструктивных особенностей которая должным образом учитывает их и главные конструктивные особенности системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пп. ~~22–26~~ 20–24 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;
- де)** представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах а), **b)** и **сб)** выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;

2022. *постановляет*, что любая РМ должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия;

2123. *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;

2224. *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;

2325. *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;

2426. *также постановляет*, что в тех случаях, когда в результате применения РМ создаются доходы, их следует использовать в соответствии с руководящим принципом п) в Приложении;

2527. *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;

2628. *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;

2729. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, 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;

2830. *просит* Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации;

2934. *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;

3032. *признавая, что необходимо приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ из всех источников, настоятельно призывает* ~~проект~~ 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;

3133. *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;
- c) ~~продолжать исследовать, определять и~~ немедленно и в приоритетном порядке инициировать деятельность по разработке процесса и механизмов 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 достигнутых прогрессе, включая разработанные процессы и механизмы, полученные результаты, а также дальнейшие рекомендации, предварительно к концу 2015 года и на 39-ю сессию Ассамблеи;

- d) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

3234. 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;
- c) рассмотреть меры политики, которые могли бы способствовать поставке на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов;
- d) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
- e) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии;
- f) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- g) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
- 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 с учетом устойчивого развития государств;
- 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;

3335. *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;
- e) разработать глобальный стандарт на CO₂ для воздушных судов, поставив целью завершение аналитической работы к концу 2015 года и принятие стандарта Советом в 2016 ;
- 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) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося совершенствования ОрВД и других эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации;
- 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);
- 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;
- 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.