



A38-WP/430  
P/44  
3/10/13

## АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (Раздел об изменении климата)

(Представлен председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 17 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 17/2 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

**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 CO<sub>2</sub> был рассмотрен вопрос, касающийся трудностей в количественной оценке будущих уровней производства авиационных альтернативных видов топлива и в учете изменений нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> 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/250 Российская Федерация высказала свое мнение о препятствиях, которые ограничивают широкомасштабную разработку и возможность применения устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиации, а именно: ограниченные производственные мощности, более высокая цена биотоплива, низкий "коэффициент экологического полезного действия", вопросы продовольственной безопасности и т. д.

17.3.5 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.

17.3.6 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.

17.3.7 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**

17.3.8 Совет представил документ WP/30 о развитии событий в ИКАО после последней сессии Ассамблеи, касающихся планов действий государств по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. 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.

17.3.9 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.

17.3.10 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.

17.3.11 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.

17.3.12 В документе WP/250 Российская Федерация подчеркнула, что планы действий государств должны носить добровольный характер, и отметила их значение в качестве средства представления информации об осуществляемой деятельности и планах отдельных государств-членов на будущее.

17.3.13 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.

17.3.14 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 CO<sub>2</sub>, 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.

17.3.15 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).

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

17.3.17 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.

17.3.18 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**

17.3.19 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.

17.3.20 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.

17.3.21 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).

17.3.22 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.

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

17.3.24 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**

17.3.25 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).

17.3.26 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.

17.3.27 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.

17.3.28 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 CO<sub>2</sub> 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.

17.3.29 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)**

17.3.30 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.

17.3.31 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 САЕР прогнозов перевозок и эмиссии CO<sub>2</sub>. 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.

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

17.3.33 В документах WP/250 и WP/275 Российская Федерация представила результаты анализа потенциала PM с точки зрения уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации. В документе WP/250 предлагается альтернативный подход к уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub> в этом секторе. В нем предлагается пересмотреть желательные глобальные цели, с тем чтобы целей можно было достичь путем уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> 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 силы по борьбе с лесными пожарами" в качестве альтернативы участия сектора в финансировании "Зеленого климатического фонда" РКИК ООН. В этом документе государствам также настоятельно рекомендуется отказаться от применения принципа *de minimis* к освобождениям от PM. В документе WP/275 предлагаются изменения к проекту текста резолюции по международной авиации и изменению климата, которая представлена Совету в документе WP/34.

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

17.3.35 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.

17.3.36 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.

17.3.37 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.

17.3.38 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.



17.3.39 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 Ассамблеи 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.

17.3.40 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.

17.3.41 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 предпринятия 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.

17.3.42 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.

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

17.3.44 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 несопадающие точки зрения по вопросам, связанным с РМ.

17.3.45 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.

17.3.46 Ряд государств выразил обеспокоенность, в частности, в связи с пп. 17 и 18 проекта текста резолюции Ассамблеи, касающимися РМ и других вопросов, и предложил провести дополнительное обсуждение и консультации с целью улучшить предлагаемый текст. Для этого несколько государств предложили создать рабочую группу.

17.3.47 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.

17.3.48 На 7, 8, 9 и 10-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел возможные поправки к проекту текста резолюции Ассамблеи, представленному в документе WP/34, Комитет проинформировали о прогрессе, достигнутом на проходивших в духе сотрудничества неофициальных консультациях, и представили пересмотренное предложение об изменении резолюции A37-19 Ассамблеи, содержащейся в документе WP/378. Комитет также получил дополнительные предложения об изменении проекта текста резолюции Ассамблеи, включая предложения, изложенные в рабочих документах WP/424, 425, 426, 427 и 432. Предложения, изложенные в документе WP/425, были приняты путем голосования в соответствии с Постоянными правилами процедуры Ассамблеи и, соответственно, отражены в проекте текста резолюции Ассамблеи. Были рассмотрены другие предложения и поправки и после обстоятельного обсуждения на основе консенсуса приняты поправки к пп. 18 и 19 проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в документе WP/378, а также внесен новый пункт в перечень руководящих принципов, содержащийся в Приложении к проекту резолюции Ассамблеи. Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять приводимый ниже проект резолюции.

**Резолюция 17/2. 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 CO<sub>2</sub>, 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 °С,

*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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>,

*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 (СAAF/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 СAAF/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,

*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), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> 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 A38-уу "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 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 CO<sub>2</sub> 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. *постановляет*, что государствам при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации следует:

- a) проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами в целях достижения соглашения;
- b) предоставлять освобождения от применения РМ на маршрутах с пунктами отправления и назначения в развивающихся государствах, доля которых в деятельности международной гражданской авиации находится ниже порогового уровня, составляющего 1% от общих коммерческих тонно-километров деятельности международной гражданской авиации, до тех пор, пока не будет введена глобальная система;

17. *просит* Совет рассмотреть положения *de minimis*, включая пороговый уровень *de minimis* РМ, упомянутый выше в п. 16 b), принимая во внимание особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в Приложении, для представления на рассмотрение 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году;

18. *постановляет* разработать глобальную систему РМ для международной авиации, принимая во внимание работу, предусмотренную в пункте 19;

19. *просит* Совет при поддержке государств-членов:

- a) завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов создания глобальной системы РМ, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность 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;

- c) определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные конструктивные особенности системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пп. 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;
- d) представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах а), b) и c) выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;

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

21. *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;

22. *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;

23. *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;

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

25. *признает*, что в краткосрочной перспективе добровольные системы компенсации выбросов углерода представляют собой практичный подход к компенсации выбросов CO<sub>2</sub>, 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;

26. *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;

27. *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 CO<sub>2</sub>;

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

29. *просит* Совет регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

30. признавая, что необходимо приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> из всех источников, *настоятельно призывает* 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;

31. *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) немедленно и в приоритетном порядке инициировать деятельность по разработке процесса и механизмов 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 результатах, 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;

32. *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 OpВД 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;
  - 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;

33. *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 глобаль-

- ном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;
- e) разработать глобальный стандарт на CO<sub>2</sub> 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 OpВД 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 OpВД, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>;
- 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;
- p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.