



Doc 10184
CORRIGENDUM NO. 1
(English, Arabic, French,
Russian and Spanish only)
3/3/23

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ДЕЙСТВУЮЩИЕ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ (по состоянию на 7 октября 2022 года)

ИСПРАВЛЕНИЕ № 1

Прилагаемое исправление следует включить в *"Действующие резолюции Ассамблеи"* (по состоянию на 7 октября 2022 года) (Doc 10184).

1. Заменить резолюцию A41-21, содержащуюся в документе Doc 10184, на прилагаемую резолюцию, которая отражает изменение нумерации пунктов постановляющей части после пункта 17 постановляющей части.

A41-21. 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 воздействие 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,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 14 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 13 "Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями",

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), содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо известно, в то время как влияние других изучено недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон, и что Организация обновит содержащуюся в специальном докладе МГЭИК информацию,

признавая, что доля эмиссии международной авиации по-прежнему составляет менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂ и она предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта, если не будут приняты меры по сокращению эмиссии;

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, создаваемых при использовании "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

принимая во внимание, что Парижское соглашение, которое было принято Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 2015 года, активизирует осуществление РКИК ООН, включая ее цель, и направлено на укрепление глобального реагирования на угрозу изменения климата в контексте устойчивого развития и усилий по искоренению нищеты, в том числе посредством удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °C сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней, признавая, что это значительно сократит риски и уменьшит последствия изменения климата,

принимая во внимание, что "Климатический пакт Глазго", принятый Конференцией сторон РКИК ООН в ноябре 2021 года, подтверждает долгосрочную глобальную цель сохранения роста глобальной средней температуры на уровне значительно ниже 2 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями и предусматривает продолжение усилий по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями, признавая, что это значительно снизит риски и последствия изменения климата, и что в Климатическом пакте Глазго также признается, что последствия изменения климата будут значительно слабее при повышении температуры на 1,5 °C по сравнению с 2 °C, и содержится решение продолжать усилия по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C,

признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и, начиная с 2020 года, *удержание* нетто-эмиссии углерода на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на ее 38-й, 39-й и 40-й сессиях в 2013, 2016 и 2019 годах, соответственно,

признавая большой объем работы ИКАО по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C Парижского соглашения,

признавая процесс обмена информацией и проведения консультаций об осуществимости LTAG для международной авиации, включая семинары ИКАО по сокращению эмиссии CO₂ в авиационном секторе и проведение глобальных авиационных диалогов (GLAD) ИКАО и Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО,

признавая, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO₂, в котором оценивается техническая возможность различных сценариев по сокращению эмиссии CO₂ в секторе авиации выступает основой для рассмотрения LTAG,

признавая, что глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности и сохранение чистой эмиссии углерода на неизменном уровне с 2020 года, не обеспечит уровня снижения, необходимого для уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации необходимы более масштабные цели,

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и *отмечая* коллективные обязательства, объявленные от имени отрасли международного воздушного транспорта 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) 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 достижению долгосрочной цели чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году;

ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* его принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

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 или Парижского соглашения и не превосходит результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию международной авиации и для достижения ее глобальных желательных целей необходим комплексный подход, охватывающий корзину мер, в том числе технологии, устойчиво производимые виды авиационного топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии, а также возможное развитие Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS),

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, *отмечая при этом* беспрецедентный уровень возникающих новых технологий и инноваций в стремлении перейти на экологическую авиацию,

признавая принятие Советом в марте 2017 года сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта на основе самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,

признавая необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических SARPS, а также инструктивных материалов ИКАО по новым передовым авиационным технологиям, в зависимости от обстоятельств,

признавая проводимую работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например, в плане утилизации 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 оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и блоку 1, и результаты глобального исследования эффективности горизонтального и вертикального полетов,

приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года, мае 2019 года и в ноябре 2021 года, и *признавая* важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта,

принимая во внимание, что первая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (CAAF/1), одобрила использование устойчиво производимых видов авиационного топлива, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе смесевых видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что CAAF/1 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая растущее количество процессов преобразования топлива и аэропортов, занимающихся распределением таких видов топлива для большего числа коммерческих рейсов,

также принимая во внимание, что вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (CAAF/2), приняла рекомендации и утвердила декларацию, в том числе концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, в качестве обновляемого документа на будущее для замены значительной части авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году и необходимость обновить

Концептуальное видение ИКАО до 2050 года, включив в него количественно определенную долю таких видов топлива, используемых к 2050 году,

признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства смешанного авиационного топлива доказана и ожидается, что такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO₂ от авиации к 2050 году и будут продолжать оказывать значительное воздействие после 2050 года и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

признавая продолжающуюся разработку смешанных видов топлива, такого как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) в целях сокращения авиационной эмиссии CO₂, и *приветствуя* разработку новых видов топлива и источников более чистой энергии для авиации, включая использование водорода и возобновляемой электроэнергии,

признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

признавая, что критерии устойчивости, сертификация устойчивости и оценка эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла разрабатываются и обновляются как часть работы по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA),

признавая необходимость изучить и облегчить доступ сектора гражданской авиации к возобновляемым источникам энергии, в том числе путем сотрудничества в реализации инициативы "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL) в рамках вклада Организации в ЦУР 7 "Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех",

напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (PM) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям A38-18, A39-2 и A40-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EBT) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на июль 2022 года 133 государства-члена, на долю которых приходится более 98 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

признавая необходимость дальнейшей разработки и обновления планов действий государств, в том числе количественное определение выгоды от сокращения эмиссии CO₂ с использованием практических инструментов, для устойчивой авиации и инфраструктуры с упором на экологичные инновации,

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,

признавая помощь, оказываемую ИКАО в рамках партнерства с другими организациями, с целью содействовать деятельности государств-членов по сокращению авиационной эмиссии, а также постоянные усилия по изысканию потенциальных партнерских отношений с другими организациями в области оказания помощи,

приветствуя внедрение программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовки по вопросам устойчиво производимого авиационного топлива (ACT-SAF) в поддержку разработки и внедрения SAF, включая создание межгосударственных партнерств и партнерств с соответствующими заинтересованными сторонами в свете инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB),

признавая, что в соответствии с последними докладами МГЭИК отмечается прогресс в области подготовки и внедрения планов адаптации к изменению климата во всех секторах и регионах, но прогресс осуществляется неравномерно и наблюдаются адаптационные разрывы, в том числе потенциальные уязвимые места в ключевой транспортной инфраструктуре, такие как международные авиационные системы и объекты инфраструктуры, что означает, что в их стандартах проектирования следует уделить должное внимание прогнозируемым климатическим последствиям и факторам риска,

признавая необходимость создания благоприятных условий для внедрения долгосрочных мер по адаптации к изменению климата, в особенности для уязвимых компонентов авиационной системы и инфраструктуры, которые повысят уровень подготовленности сектора международной авиации к прогнозируемым экстремальным и разрушительным событиям, связанным с климатом,

признавая важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру, а также установленных вариантов адаптационных мер,

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО для оценки эмиссии ПГ, создаваемой в результате воздушных пассажирских перевозок, и приветствуя распространение его применения на грузовые перевозки,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция совместно с резолюцией A41-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A41-22 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" заменяют резолюции A40-17, A40-18 и A40-19 и представляют 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 последствий эмиссии авиационных двигателей для экологии и разработку при необходимости конкретных предложений, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих 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 понимании воздействия авиации и принимаемых 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 эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. *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;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пункте 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и вклад развивающихся и развитых государств в процесс концентрации авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять степень участия каждого государства в деле достижения глобальных желательных целей;

6. *далее 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, начиная с 2020 года, глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации 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 введены в действие технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии, признавая при этом долгосрочную глобальную желательную цель, изложенную в пункте 7 ниже;

7. *постановляет далее*, что в дополнение к среднесрочной глобальной желательной цели, указанной в пункте 6 выше, ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков;

8. *признавая*, что LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии, *настоятельно призывает* каждое государство внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями;

9. *просит* Совет регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG, в том числе посредством: механизма ИКАО по оценке состояния окружающей среды; обзора концептуального видения ИКАО в области SAF; дальнейшей оценки сокращения

эмиссии CO₂ и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран, и последствий для развития сектора, а также стоимостных последствий усилий по достижению LTAG; мониторинга информации, содержащейся в государственных планах действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации; и средств реализации. С этой целью Совет рассмотрит необходимые методологии для отслеживания прогресса и представит доклад на одной из будущих сессий Ассамблеи ИКАО;

10. *далее рекомендует* всем государствам представлять в ИКАО добровольные планы действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации и обновлять их с кратким изложением соответствующей политики, действий и дорожных карт, включая долгосрочные прогнозы;

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2024 года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих соответствующие национальные возможности и обстоятельства, количественную информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи для реализации этих мер;

12. *рекомендует* государствам, которые уже представили планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим планы действий, а также делать представленные планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

13. *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 2024 года, в том числе на основе сотрудничества и помощи в выявлении возможных источников финансирования декарбонизации авиации в сотрудничестве с финансовыми и другими соответствующими организациями, в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *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;

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

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ от 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 обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

17. признает, что средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG. Это потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO₂ авиации;

18. просит Совет:

- a) инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели;
- b) дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО;
- c) подпункты a) и b) выше будут дополнять обширную программу помощи и сотрудничества, посвященную LTAG, с целью обмена информацией о передовой практике и предоставления рекомендаций, наращивания потенциала и другой технической помощи. Создание программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива SAF (ACT-SAF) приветствуется, и ее следует расширить, чтобы добавить в программу ИКАО ACT-LTAG поддержку реализации других мер по сокращению эмиссии (например, авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктурные изменения, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации);
- d) содействовать добровольной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, с тем чтобы они могли адаптироваться к передовым технологиям и увеличить свой вклад в достижение LTAG;
- e) в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* настоятельно призвать государства – члены ИКАО вносить регулярные и существенные взносы в Фонд ИКАО по охране окружающей среды для решения конкретных задач ИКАО по достижению LTAG, включая программу ACT-SAF, с целью оказания помощи развивающимся государствам и государствам с особыми потребностями. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.

19. просит государства содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и 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;

20. 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 и адаптации международных авиационных систем и объектов инфраструктуры к последствиям и факторам риска климатических изменений;

- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;
- d) оказывать помощь 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 различных программ;

21. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO₂ внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива), признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO₂ в авиации окажут меры, связанные с топливом;

22. *призывает* Совет и государства-члены быть в курсе инновационных авиационных технологий, новых типов полетов, способствующих сокращению эмиссии, и устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), низкоуглеродных видов авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии в соответствии с инициативой "*Ни одна страна не остается без внимания*", с тем чтобы обеспечить своевременную сертификацию, а также своевременное обновление и разработку соответствующих SARPS и инструктивных материалов ИКАО, при необходимости. К ИКАО и ее государствам-членам обращается настоятельный призыв продолжать работу над элементами корзины мер по достижению LTAG, включая пункты 23–28 ниже;

23. *просит* государства:

- a) рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок все более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов, а также содействовать экономически эффективному обновлению парка воздушных судов изготовителями и эксплуатантами воздушных судов и сотрудничать в рамках ИКАО в целях обмена информацией и разработки инструктивного материала о передовой практике, применяемой при снятии с эксплуатации воздушных судов, например, утилизации воздушных судов;
- b) стимулировать и увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки новых воздушных судов с нулевым уровнем эмиссии CO₂;

24. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов надлежащим образом, исходя из последних достижений в области технологий повышения авиационной эффективности;
- b) своевременно обновлять и разрабатывать соответствующие экологические Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), а также инструктивные материалы ИКАО для новых передовых авиационных технологий, по мере необходимости;
- c) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

25. *просит* государства:

- a) осуществлять совместную работу с изготовителями, поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), эксплуатантами воздушных судов и эксплуатантами аэропортов, чтобы ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур и наземных операций, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- b) устранить юридические, экономические и другие организационные препятствия, а также в области авиационной безопасности, для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
- c) осуществлять совместную работу в рамках ИКАО для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "экологических" аэропортов, включая практику планирования, развития, эксплуатации и технического обслуживания аэропортов;
- d) рассмотреть надлежащим образом возможность проведения оценки климатических факторов риска с целью способствовать включению мер по адаптации к климатическим изменениям в национальную климатическую политику и процессы планирования применительно к системам и объектам инфраструктуры международной авиации;

26. *просит* Совет:

- a) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод;
- b) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- c) постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зеленых" аэропортов, на котором освещались бы такие темы, как "умные" здания, возобновляемые источники энергии, "зеленая" мобильность, адаптация к изменению климата и устойчивое развитие, участие населения и отчетность по вопросам устойчивого развития, в целях обмена извлеченными уроками и передовой практикой между аэропортами;
- d) публиковать и обновлять инструктивный материал по внедрению экологически устойчивой практики в аэропортах, в том числе публиковать в электронном виде комплект документации по вопросам экологичного аэропорта;
- e) поощрять государства продолжать климатически устойчивую разработку своих авиационных систем и объектов инфраструктуры, уделяя внимание разработке политики, охватывающей действия по смягчению последствий изменения климата и адаптации к изменению климата с целью содействовать дальнейшему устойчивому развитию авиации.

27. *просит* государства:

- a) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующих исследований, разработки, производства и использования более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) и низкоуглеводного авиационного топлива (LCAF), в соответствии с национальными обстоятельствами;
- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая SAF и LCAF;
- c) осуществлять совместную работу с соответствующими заинтересованными сторонами, чтобы ускорить проведение исследований, сертификации и разработок в области топлива, а также внедрение технологий переработки и производства сырья и сертификацию новых воздушных судов и двигателей, позволяющих использовать SAF в объеме 100 % в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов, особенно путем поощрения и продвижения соглашений о закупках SAF и/или LCAF, а также путем содействия своевременному внесению любых необходимых изменений в инфраструктуру аэропортов и систем энергоснабжения с учетом устойчивого развития государств;
- d) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;
- e) принимать меры по обеспечению устойчивости производства видов авиационного топлива, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства;

28. *просит* Совет:

- a) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнерских связей и определению принципов, которые еще больше будут способствовать переходу к более чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая SAF и LCAF;
- b) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- c) продолжать формировать общее представление о будущем использовании SAF и LCAF и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей;
- d) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся SAF и LCAF, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;
- e) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;

- f) продолжать проводить оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках процесса обзора, проводимого ИКАО, и созвать СААФ/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей;

29. *просит* Совет выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью обеспечивать и улучшать инструктивный материал по оценке рисков изменения климата и адаптационные меры для международной авиации;

30. *просит* Совет 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, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации:

- a) PM должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) PM должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) PM должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) PM должны быть прозрачными и простыми в административном плане;
- e) PM должны быть экономически эффективными;
- f) PM не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO₂ международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) PM должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;
- h) PM должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) PM должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) PM не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) PM должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;
- l) PM должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO₂;
- m) PM 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 уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об 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.

2. Также заменить добавление А к документу Doc 10184 на прилагаемое добавление, которое было обновлено для включения дополнительной пояснительной сноски вследствие изменения нумерации пунктов постановляющей части, содержащихся в резолюции А41-21.

Добавление А

ОГОВОРКИ К РЕЗОЛЮЦИЯМ, ПРИНЯТЫМ АССАМБЛЕЕЙ ИКАО¹

В настоящем добавлении указаны оговорки к резолюциям, принятым Ассамблеей ИКАО. В отношении каждой упоминаемой оговорки делается ссылка на номер и название резолюции и в соответствующих случаях на ту часть резолюции, к которой относится оговорка, на государство(а), сделавшее(ие) оговорку, на документ(ы), содержащий(ие) оговорку, и на препроводительное пояснительное заявление государства-члена (государств-членов), если таковое имеется.

| Резолюция | Государство | Справочный материал |
|------------------|---------------------------------------|---|
| Резолюция А41-21 | Китай | Руководящие принципы 6, 7, 9 и 17 |
| | Российская Федерация | Руководящие принципы 7, 9 и 17bis ² а) |
| | Венесуэла (Боливарианская Республика) | Руководящий принцип 6 и приложение |
| Резолюция А41-22 | Бразилия | Руководящий принцип 20 |
| | Китай | Полная оговорка к резолюции Ассамблеи |
| | Российская Федерация | Полная оговорка к резолюции Ассамблеи |
| | Венесуэла (Боливарианская Республика) | Руководящие принципы 3, 4, 5, 6, 9 g), 10, 11, 18 и 19 f) |

— КОНЕЦ —

¹ По состоянию на дату публикации. Любые дальнейшие обновления после выхода настоящего издания должны быть отражены на веб-сайте Ассамблеи ИКАО (<https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>).

² В результате изменения нумерации пунктов постановляющей части резолюции А41-21 пункт 17bis постановляющей части теперь является пунктом 18 постановляющей части.