



A39-WP/461
EX/178
05/10/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер)

Прилагаемый материал по пункту 22 повестки дня (раздел об изменении климата, не включающий вопрос глобальной системы рыночных мер) представлен на рассмотрение Исполнительного комитета.

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

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

22.1 На своем 2-м, 3-м, 4-м и 10-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области международной авиации и изменения климата (рабочие документы 28, 51, 54, 55 и исправление № 1 и 56). На основе этих докладов о ходе работы Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A38-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/49). Поправки к статьям резолюции A38-18, касающимся глобальной системы рыночных мер (PM), представлены в отдельном рабочем документе (WP/52 и исправление № 1) *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)"*. Кроме того, государства и наблюдатели представили 44 рабочих документа: 91, 138, 152, 153 (пересмотренный вариант № 1), 154 (пересмотренный вариант № 1), 155 (пересмотренный вариант № 1), 163, 170, 181, 182, 206, 207, 208, 209, 211 (пересмотренный вариант № 1), 212 (пересмотренный вариант № 1), 222, 227, 232, 233, 234, 248, 262, 321, 343, 363, 364, 377, 387, 411, 412, 413, 414, 415, 426, 427, 428, 429, 431, 443, 448, 449, 455 и 465.

22.2 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА, НЕ ВКЛЮЧАЯ ГЛОБАЛЬНУЮ СИСТЕМУ РЫНОЧНЫХ МЕР

22.2.1 Совет представил доклад (WP/56) о деятельности ИКАО по поощрению и содействию налаживанию устойчивого производства альтернативных видов топлива в авиации, включая: обмен информацией и расширение диалога между государствами и заинтересованными сторонами, реализацию Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF), а также работу Целевой группы по альтернативным видам топлива в рамках Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP). В докладе подчеркивается, что, хотя техническая возможность производства альтернативных видов реактивного топлива доказана, следующими первоочередными задачами будут устранение первоначальных экономических барьеров и обеспечение устойчивого коммерческого производства, а для этого государствам будет необходимо разработать целенаправленную политику, в том числе поддержать меры и положения для обеспечения устойчивого производства. Комитет принял к сведению достигнутый прогресс и поддержал проводимую Организацией работу.

22.2.2 Совет представил доклад (WP/54) о развитии событий после последней Ассамблеи в области добровольных планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂, а также о дальнейших шагах со стороны ИКАО по возможной активизации поддержки государств в подготовке, обновлении и реализации планов действий. На данный момент планы действий представили 100 государств, на долю которых приходится 89,90 % объема международных воздушных перевозок. Несмотря на то, что в этой области положение дел значительно улучшилось, более половины представленных планов действий все еще не содержат количественных базовых уровней и ожидаемых результатов. В качестве следующих шагов Секретариат продолжит оказывать поддержку государствам в подготовке и обновлении добровольных планов действий для включения количественных данных, а также в целях налаживания партнерских отношений для

оказания помощи государствам, которые еще не подготовили планы действий. Комитет принял к сведению достигнутый прогресс и поддержал проводимую Организацией работу.

22.2.3 Комитет также призвал государства-члены обмениваться информацией и включать более полные и обоснованные данные в планы действий, что поможет ИКАО составлять базу данных о глобальной эмиссии. Он также рекомендовал налаживать партнерские отношения между государствами в целях взаимной поддержки в деле подготовки и доработки планов действий.

22.2.4 Комитет также рассмотрел документ WP/28, в котором содержится доклад о мероприятиях по реализации Программы технической помощи ИКАО, охватывающей все стратегические цели ИКАО, в том числе охрану окружающей среды. Рабочий документ также включает информацию об инициативах, связанных с помощью в области окружающей среды и наращиванием потенциала, например партнерские отношения ИКАО с Европейским союзом (ЕС), а также с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобальным экологическим фондом (ГЭФ). Комитет был проинформирован о новых партнерских отношениях по оказанию помощи в области окружающей среды, например дополнительная поддержка со стороны ЕС, поддержка Германии экспериментального проекта по внедрению системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) глобальной системы РМ; полученное подтверждение намерений МСА совместно с ИКАО реализовывать инициативы, направленные на улучшение экологической обстановки в аэропортах, а также новая партнерская договоренность с Всемирным банком для оказания поддержки внедрению глобальной системы РМ.

22.2.5 В документе WP/49 Совет представил предложение о пересмотре резолюции А38-18 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* в свете событий после 38-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата.

22.2.6 В документе WP/91, представленном Швейцарией, Словакия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) заявила о необходимости в разработке государствами мер в поддержку использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, о приверженности Европы проведению мероприятий по наращиванию потенциала в развивающихся странах в области охраны окружающей среды, а также предложила другим государствам участвовать в мероприятиях для достижения той же цели, а также поддержала разработку долгосрочной цели в части снижения эмиссии CO₂ и будущую работу, направленную на научное понимание воздействия авиации на окружающую среду, включая последствия, не связанные с CO₂.

22.2.7 В документе WP/262 Доминиканская Республика от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) изложила проблемы, с которыми сталкивается ряд государств ЛАКГА при разработке и реализации планов действий по сокращению эмиссии, и в то же время подчеркнула достигнутые в Доминиканской Республике успехи в связи с реализацией проекта, финансируемого ЕС, и отметила общие преимущества, полученные в рамках проекта, финансируемого ПРООН/ГЭФ. Была высказана просьба относительно выделения целевых фондов, позволяющих расширить и активизировать проекты оказания помощи государствам в деле подготовки и реализации их планов действий и разработки систем MRV, таких как авиационная экологическая система (AES), для составления кадастров эмиссии и мониторинга эмиссии CO₂ международной авиации.

22.2.8 В документе WP/321 девять государств Центральной Африки, в качестве бенефициариев проекта ИКАО – ЕС, представили информацию о прогрессе, достигнутом центральноафриканскими государствами в деле разработки планов действий по сокращению эмиссии CO₂ и внедрению авиационной экологической системы (AES) в рамках проекта технической помощи ИКАО и ЕС. Далее в нем содержится информация о сотрудничестве между ними в разработке регионального плана действий. Они просят ИКАО и другие государства и международные организации изучить вопрос о дополнительных источниках финансирования для активизации технической помощи, направленной на разработку планов действий и реализации указанных в них мер.

22.2.9 В документе WP/170 Канада подчеркнула возможный компромисс, вытекающий из анализа экологических выгод, получаемых от реализации схем полетов с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN), поскольку они позволяют повысить эффективность полетов, что приводит к уменьшению потребления топлива и сокращению эмиссии, однако это может также привести к повышению уровня воспринимаемого шума в связи с тем, что большее число воздушных судов следуют по одним и тем же маршрутам. Канада предлагает государствам представлять данные о воздействии шума в окрестностях аэродромов, а Совету разработать прагматичный подход к сбалансированному учету воздействия ПГ и шума в окрестностях аэродромов при внедрении схем PBN.

22.2.10 В документе WP/181 Кения изложила свой опыт и достигнутый прогресс в сборе, мониторинге и представлении данных об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей инициативы по обновлению и совершенствованию ее добровольного плана действий. Для содействия разработке обоснованных планов действий и повышению готовности государств к выполнению возможных требований в части мониторинга, отчетности и верификации (MRV) Кения предлагает ИКАО расширить свою программу наращивания потенциала в области сокращения эмиссии CO₂, используя при этом успешный опыт партнерских отношений ИКАО с ЕС и внедрения авиационной экологической системы (AES) в отдельных государствах, а также активизировать содействие доступу государств к финансовым ресурсам, техническим знаниям и передаче технологий. Она далее призывает государства налаживать партнерские отношения, в том числе посредством программы ИКАО "дружеской взаимовыручки" или за счет дополнительных целевых региональных проектов по наращиванию потенциала для дальнейшего содействия региональному сотрудничеству и обмену знаниями.

22.2.11 В документе WP/212, пересмотренный вариант № 1, Индонезия подчеркнула тот факт, что разработка устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации включена в ее национальный план действий, и в результате этого авиация включена в ее национальную политику и цели в области биоэнергии для транспортного сектора. Она отмечает, что устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации потребуют выработки соответствующей политики и стимулов для создания долгосрочных рыночных перспектив и обращается с просьбой разработать инструктивный материал ИКАО для государств в целях определения глобально согласованных надлежащих действий по выработке политики. Она также призывает государства включить авиацию в свою национальную политику и/или цели в области биоэнергии для транспорта.

22.2.12 В документе WP/232 Соединенные Штаты Америки поддержали "корзину мер" ИКАО для решения проблем изменения климата, вызванных деятельностью международной гражданской авиации, и представили несколько инициатив, финансируемых в настоящее время Соединенными Штатами Америки, по внедрению и исследованию различных элементов корзины мер.

22.2.13 В документе WP/363 Буркина-Фасо изложила достигнутый прогресс по сокращению эмиссии CO₂ в секторе гражданской авиации, подчеркнув шаги, предпринятые для разработки своего плана действий и внедрения авиационной экологической системы (AES) национальным ведомством гражданской авиации. В документе также рассматриваются предполагаемые проблемы при выполнении плана, а также ожидания Буркина-Фасо в части оказания помощи и сотрудничества. Документ призывает государства-члены и международные организации выделить фонды для наращивания потенциала и новых проектов по оказанию помощи в области окружающей среды, аналогичных проекту ИКАО – ЕС.

22.2.14 В документе WP/364 Египет представил доклад о своей деятельности в области охраны окружающей среды от воздействия международной авиации, а также о достигнутом прогрессе в области подготовки своего плана действий по сокращению эмиссии CO₂. В нем содержится просьба к ИКАО предусмотреть в Программе TRAINAIR PLUS специализированную группу по подготовке в области национальных планов действий, повысить возможности региональных бюро ИКАО в области окружающей среды, а также выделить экспертов для оказания помощи государствам в разработке планов действий и налаживании партнерских отношений между ними.

22.2.15 В документе WP/455 Мексика представила краткую информацию о текущем положении дел с разработкой и использованием устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации как ключевого элемента корзины мер по сокращению авиационной эмиссии. Она предлагает Ассамблее рекомендовать всем государствам, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам принять участие в подготовительном семинаре ИКАО в Монреале в феврале 2017 года и в Конференции ИКАО по альтернативным видам топлива, которая будет проведена в Мехико (Мексика) в октябре 2017 года и на которой будет разработан *Концептуальный план ИКАО по альтернативным видам топлива для международной авиации*, что будет способствовать поощрению государств к действиям по дальнейшей разработке и использованию альтернативных видов топлива для авиации.

22.2.16 В документе WP/152 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддержала принятие САЕР рекомендаций, включая первый сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов. ИАТА подчеркивает, что государствам следует воздерживаться от введения любых эксплуатационных ограничений или сборов за эмиссию, основанных на Стандарте на эмиссию CO₂.

22.2.17 Комитет принял к сведению десять рабочих документов, представленных для информации. На заседаниях их не представляли, но их краткое содержание приводится ниже.

22.2.18 В документе WP/138 Индия представила обзор инициатив, реализуемых правительством Индии и другими заинтересованными сторонами по снижению авиационной эмиссии в целях достижения устойчивого роста.

22.2.19 В документе WP/222 Индонезия представила последнюю информацию о выполнении национального плана действий Индонезии, подчеркнув последние достижения и будущие планы и призывая к сотрудничеству с другими государствами-членами.

22.2.20 В документе WP/227 Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) изложила проблемы, стоящие перед рядом государств CASSOS, в деле разработки и внедрении своих планов действий по сокращению эмиссии CO₂, в то же время подчеркнув успех ряда инициатив ИКАО, в том числе финансируемый ЕС проект, проект, финансируемый ПРООН/ГЭФ, а также руководимую Секретариатом ИКАО программу "дружеской взаимовыручки".

22.2.21 В документе WP/415 Словакия от имени ЕС и его государств-членов и других государств-членов ЕКГА представила информацию об их деятельности в поддержку целей инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)"*, включая проект ИКАО – ЕС по оказанию помощи в разработке и реализации национальных планов действий по снижению эмиссии CO₂ для 14 африканских государств и государств бассейна Карибского моря.

22.2.22 В документе WP/426 Гватемала от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представила доклад о работе государств – членов ЛАКГА, касающийся совместной подготовки и представления национальных планов действий по снижению авиационной эмиссии CO₂. В документе изложены меры, принимаемые государствами региона в соответствии с их возможностями, и содержится призыв к государствам, которые еще не представили свои добровольные планы действий, принять участие в их работе.

22.2.23 В документе WP/207 Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ICSA) заявила, что шесть лет интенсивных усилий не привели к выработке Стандарта на CO₂ для новых типов или находящихся в производстве самолетов, который бы снизил эмиссию ниже того предела, который они и так могли бы достичь без этого Стандарта. С учетом ожидаемого роста авиационной эмиссии CO₂ и срочности принятия всех возможных мер по его смягчению, как это решительно подчеркивается в Парижском соглашении, такой результат, по мнению ICSA, является весьма неутешительным.

22.2.24 В документе WP/208 ICSA подчеркнула важность контроля со стороны общественности и гласности относительно работы ИКАО по решению проблем эмиссии парниковых газов международной авиации. В документе подчеркивается, что транспарентность и процесс ИКАО в значительной степени отстают от давно установившейся практики в других органах ООН и делается акцент на обязательства государств – членов ИКАО в части большей транспарентности их международных процессов.

22.2.25 В документе WP/209 ICSA предложила ИКАО взять на себя руководящую роль в разработке заслуживающей доверия долгосрочной цели в области эмиссии для сектора международной авиации в соответствии с целями Парижского соглашения (используя углеродный бюджет в 200 Гт) и представить итоги этого процесса в РКИК ООН в виде установленного вклада ИКАО. Она предлагает пересмотреть объем "корзины мер" и включить в эту "корзину" другие меры, касающиеся налогообложения, что также создаст возможность пересмотреть генерирование доходов для финансирования деятельности, связанной с климатом. Она также предлагает скорректировать принятые ИКАО меры, с тем чтобы отразить консервативный коэффициент

воздействия не относящейся к CO₂ эмиссии, например, за счет введения дисконтирования в глобальную систему рыночных мер (PM).

22.2.26 В документе WP/427 ICSA представила свою позицию относительно взаимосвязи между целями устойчивого развития (ЦУР) и "корзиной мер" ИКАО по решению проблемы изменения климата, в частности, относительно рыночных мер (PM) и альтернативных видов топлива. Она подчеркнула необходимость дополнительных рыночных или нерыночных мер в долгосрочном плане после 2035 года для обеспечения достижения устойчивого развития и целей в области изменения климата.

22.2.27 В документе WP/429 Международный совет аэропортов (МСА) представил информацию о своем активном сотрудничестве с другими организациями авиационной отрасли и с ИКАО в области охраны окружающей среды, как указано в резолюциях, согласованных на ежегодной Всемирной генеральной ассамблее МСА (WAGA), состоявшейся в сентябре 2016 года. Кроме того, в документе изложены проекты МСА, направленные на оказание помощи аэропортам – членам Совета в эффективном решении проблем воздействия на окружающую среду различной деятельности, в том числе углеродная аккредитация аэропортов, средство для представления отчетности об аэропортовой эмиссии углерода и других видах эмиссии (ACERT), а также использование устойчивых возобновляемых видов энергии в аэропортах.

22.2.28 Комитет признал, что требуются дополнительные усилия для разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Он приветствовал проведение в октябре 2017 года в Мехико Конференции ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива в целях разработки концептуального плана ИКАО по альтернативным видам топлива для международной авиации, что будет способствовать поощрению государств к действиям для достижения этой цели.

22.2.29 Кроме того, Комитет пришел к выводу, что Секретариату ИКАО следует активизировать деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи в подготовке и реализации добровольных планов государств по снижению эмиссии CO₂. Следует рекомендовать государствам расширять партнерские отношения для оказания помощи государствам, которые еще не подготовили свои планы действий или нуждаются в их совершенствовании, в том числе посредством программы "дружеской взаимовыручки" ИКАО. Государства, которым была оказана помощь, отметили важность наращивания потенциала.

22.2.30 Комитет в полной мере признал значительный прогресс, достигнутый за последний трехлетний период, и решительную поддержку дальнейшей работы по всем элементам корзины мер, а также по вопросам наращивания потенциала и оказания помощи в разработке и реализации планов действий государств и при этом отметил обеспокоенность некоторых государств в связи с глобальными желательными целями ИКАО и их увязкой с глобальной системой PM.

22.2.31 Поэтому Комитет согласился приостановить рассмотрение текста резолюции Ассамблеи, предложенного в добавлении к документу WP/49. Комитет также решил, что после обсуждения на следующем заседании глобальной системы PM он вновь рассмотрит данный вопрос.

22.2.32 После обсуждения вопроса о глобальной системе РМ и последующих неофициальных консультаций с некоторыми государствами, проведенных председателем вместе с Президентом Совета, Комитет рассмотрел представленные по результатам этих консультаций предложения и согласился внести следующие изменения в текст проекта резолюции Ассамблеи, предлагаемый в документе WP/49:

- включить в преамбулу новый пункт, гласящий: "*признавая*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не предвосхищает результатов этих переговоров, и не отражает позицию участников этих соглашений,";
- исключить из пункта 9 проекта резолюции текст ", в частности, путем оценки доли международной авиации в глобальном бюджете углерода в свете температурных целей 2 °С и 1,5 °С, и";
- в приложении к проекту резолюции Ассамблеи приводятся руководящие принципы из приложения к резолюции А38-18. Кроме того, в преамбулу также добавляется соответствующий пункт из преамбулы к резолюции А38-18 с некоторыми изменениями, а именно: "*напоминая*, что в резолюции А37-19 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, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюции А38-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,".

22.2.33 Большинство государств вновь заявили о своей поддержке проекта текста резолюции Ассамблеи, предложенной в добавлении к документу WP/49, включая указанные выше изменения, предложенные по результатам неофициальных консультаций.

22.2.34 Несколько государств вновь заявили о своей обеспокоенности в связи с глобальной желательной целью ИКАО в отношении углеродно-нейтрального прироста с 2020 года.

22.2.35 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 22/1. 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,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 10 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 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, и что Организация обновит содержащуюся в специальном докладе МГЭИК информацию,

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

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),

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 воздействия изменения климата,

признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и удержание нетто-эмиссии углерода, начиная с 2020 года, на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на ее

37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на ее 38-й сессии в 2013 году, а также проводимую работу по изучению долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °С и 1,5 °С Парижского соглашения,

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 необходимы более масштабные цели,

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество 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 CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и по уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

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 отражает 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 и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению 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 (САЕР) от воздействия авиации сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов,

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 проводимую по блоку 1,

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), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая на сегодняшний день пять технологий производства для сертификации альтернативных видов авиационного топлива и первый узловой аэропорт для таких видов топлива,

признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива доказана, и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

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 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 А37-19 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, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюции А38-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А38-18 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 национальных планов действий, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Дос 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по

уменьшению эмиссии CO₂", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET) и инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на 8 июня 2016 года 94 государства-члена, на долю которых приходится более 88 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

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,

признавая важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру,

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 в поддержку оценки эмиссии ПГ в результате воздушных пассажирских перевозок и приветствуя распространение его применения на грузовые перевозки,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией А39-УУ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией А39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" заменяют резолюции А38-17 и А38-18 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, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

- с) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;
3. *вновь подтверждает*, что:
- а) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и принимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- б) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение 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 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;
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 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;
7. *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;

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей 40-й сессии цель, указанную в пункте 6 выше, в свете достигнутого в ее реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

9. *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 40-ю сессию Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

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

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2018 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;

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 2018 года 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, что необходимо приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ 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;

17. *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 наращиванию потенциала и передаче технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО;
- b) устанавливать новые партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством плана действий ИКАО в рамках программы "дружеской взаимопомощи", и облегчать развивающимся странам доступ к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2018 года и на 40-ю сессию Ассамблеи;
- c) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

18. *просит* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение 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;

- b) рассмотреть меры политики, которые могли бы способствовать поставке на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива 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 утилизация воздушных судов;
- c) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
- d) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
- f) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, развертывания производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимых альтернативных видов топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;
- g) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;
- h) 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;
- i) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных 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;
- j) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, вести на национальном уровне мониторинг устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и сотрудничать в рамках ИКАО и

других соответствующих международных органов в обмене информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам согласования критериев устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива;

19. *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, 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;
- e) принять как можно скорее сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов;
- f) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;
- g) 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 ИКАО (ГАНП), 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;
- h) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и рекомендации для оценки выгод, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

- i) 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 политики, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;
- j) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- k) продолжать формировать общее представление о будущем использования альтернативных видов реактивного топлива и учета изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы вести оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей;
- l) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов для преодоления рыночных проблем на начальном этапе;
- m) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех (SE4ALL)", с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;
- n) выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры и определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата 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, 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) 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 эмиссия CO₂ международной авиации должна 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 неуместного экономического бремени 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 уменьшение или исключение эмиссии CO₂;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда 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.