



A41-WP/602  
EX/279  
01/10/22

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**  
**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 17 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата**

17.1 На своем 2-м и 3-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области международной авиации и изменения климата (WP/368) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A40-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/369). Кроме того, государства и наблюдатели представили 46 рабочих документов: WP/167 Revision No. 1, 169, 172, 173, 206, 210, 280, 351, 362, 413, 415, 428, 431, 432, 434, 435, 436, 438, 439, 440, 466 Revision No. 1, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 486, 489, 490, 495 Revision No. 1, 502, 503, 504, 509, 510, 514, 515, 516, 545, 568, 581 и 594.

17.2 В документе WP/368 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 40-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата, в частности по вопросу осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации, а также в рамках инициативы ИКАО относительно планов действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, а также соответствующих проектов по оказанию помощи и наращиванию потенциала. В документе также представлена информация о сотрудничестве ИКАО с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями в области авиации и изменения климата. Секретариат также представил краткую презентацию о работе, проделанной ИКАО по вопросу осуществимости LTAG после 40-й сессии Ассамблеи.

17.3 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый со времени последней сессии Ассамблеи по вопросу осуществимости LTAG, а также признал результаты, достигнутые в рамках инициативы ИКАО относительно планов действий государств по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и призвал государства продолжать участвовать в данной инициативе ИКАО. Комитет также выступил за то, чтобы ИКАО продолжала оказывать содействие в координации, поддержке и мониторинге действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, и призвал ИКАО сотрудничать с другими органами ООН и международными организациями и представить им соответствующую информацию, обеспечивая при этом ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации.

17.4 В документе WP/369 Совет предложил пересмотреть резолюцию A40-18 с учетом событий, имевших место со времени последней сессии Ассамблеи, в частности выводов Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации (HLM-LTAG; см. документ Doc 10178 ИКАО). Комитет принял к сведению разъяснения по предлагаемым поправкам к резолюции A40-18, в частности пунктам преамбулы, в которых отражается последняя информация о процессах Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) в связи с Климатическим пактом Глазго и признается необходимость того, чтобы ИКАО по мере необходимости своевременно обновляла и разрабатывала природоохранные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и инструктивный материал.

17.5 В документе WP/469 Китай изложил мнение о том, что принципы справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующие возможности должны приниматься во внимание и соблюдаться при построении справедливой и рациональной системы регулирования вопросов в области международной авиации и изменения климата. Он также выразил обеспокоенность относительно того, что цель углеродно-нейтрального прироста начиная с

2020 года и LTAG по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году приведут к дискриминационным искажениям рынка в ущерб развивающимся странам, что необходимо немедленно устранить путем создания механизма оказания помощи развивающимся странам. В связи с предложением относительно того, что устранять проблемы в области международной авиации и изменения климата следует при помощи определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ), было разъяснено, что такое предложение не может быть рассмотрено, поскольку проблемой эмиссии международной авиации занимается ИКАО, и она не решается с помощью ОНУВ, предусмотренных Парижским соглашением, и что ИКАО не может принимать решение от имени Сторон РКИК ООН.

17.6 В документе WP/470 Китай изложил мнение о том, что международным обязательством развитых стран является предоставление развивающимся странам финансовой, технической помощи и помощи в наращивании потенциала, от чего зависит успех в выполнении задач в области международной авиации и изменения климата. Он также предложил создать механизм оказания помощи, включив четкий, конкретный и поддающийся оценке пункт повестки дня о создании такого механизма на основе потребностей развивающихся стран.

17.7 В документе WP/473 Доминиканская Республика высказалась за то, чтобы создать комплексный механизм, который может помочь отрасли, финансовым учреждениям и международным организациям обмениваться информацией и передовой практикой, чтобы способствовать развитию партнерских отношений и разработке политики для обеспечения перехода к устойчиво производимым видам авиационного топлива (SAF) и чтобы содействовать реализации конкретных мер по предоставлению государствам – членам ИКАО доступа к финансированию и технологиям.

17.8 В документе WP/434 Индия изложила мнение о том, что LTAG ИКАО должна соответствовать глобальным принципам углеродной нейтральности, поэтому необходимо работать над принятием обязательств по достижению "глобальной нетто-эмиссии в пределах национальных временных сроков отдельных государств". Она также подчеркнула, что в рамках LTAG следует сделать приоритетной задачей создание механизмов оказания помощи и обеспечить развивающиеся страны надлежащей поддержкой в технической сфере, а также в области финансирования и наращивания потенциала, с тем чтобы укрепить усилия развивающихся стран по уменьшению воздействия международной авиации на изменение климата. Кроме того, она выразила мнение о том, что процесс достижения LTAG не должен приводить к возникновению не связанных с тарифами барьеров, препятствующих росту объема перевозок по международным маршрутам.

17.9 В документе WP/431 Япония подчеркнула важность поощрения инициатив по энергосбережению и возобновляемым источникам энергии для декарбонизации аэропортового сектора и выразила мнение о том, что на будущих сессиях Ассамблеи ИКАО следует предоставить возможность для обмена информацией о таких инициативах по декарбонизации аэропортового сектора в каждом государстве.

17.10 В документе WP/489 Япония подчеркнула, что декарбонизация международной авиации будет необходима для достижения температурного предела, предусмотренного Парижским соглашением, и предотвращения необратимого изменения климата, и призвала обмениваться передовым опытом каждого государства, в том числе информацией об усилиях Японии, в рамках инициатив ИКАО, таких как программа по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF), при активном участии государств в данной программе.

17.11 В документе WP/568 Новая Зеландия подчеркнула, что нельзя откладывать принятие решений по климатическим мерам и что государствам следует стремиться к LTAG, которая является амбициозной и подкреплена справедливой трансформацией в соответствии с инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

17.12 В документе WP/173 Катар выразил мнение о том, что Совету ИКАО и третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3) необходимо согласовать глобальную дорожную карту использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) и авиационного топлива с более низким содержанием углерода (LCAF)). Он также призвал государства – члены ИКАО принять различные принципы для содействия использованию видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.

17.13 В документе WP/169 Российская Федерация выразила мнение о том, что интегрированные сценарии достижения LTAG не представляются реалистичными, и предложила продолжить исследования осуществимости LTAG с целью проработки более объективных сценариев для реального снижения объемов эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации и определения возможных источников финансирования проектируемых мероприятий на глобальном уровне. Она также предложила создать под эгидой Организации Объединенных Наций международную распределенную авиационную службу по борьбе с природными пожарами и другими стихийными бедствиями.

17.14 В документе WP/172 Российская Федерация предложила провести количественную оценку возможного вклада международной распределенной авиационной службы по борьбе с природными пожарами в сокращение эмиссии парниковых газов на глобальном уровне в качестве одного из элементов LTAG, а также продолжить работу в рамках Диалога ИКАО по борьбе с лесными пожарами с воздуха (I4F) и подготовить доклад 42-й сессии Ассамблеи ИКАО. Было разъяснено, что Диалог I4F, проведенный в ноябре 2021 года, послужил платформой для обмена информацией о передовой практике и инициативах и позволил расширить возможности для международного сотрудничества в области борьбы с пожарами с воздуха. В рамках неофициальной многосторонней группы ИКАО будет взаимодействовать с другими соответствующими организациями в целях содействия возможному международному сотрудничеству, при этом важно назначить координаторов в государствах – членах ИКАО.

17.15 В документе WP/471 Сингапур совместно с Доминиканской Республикой, Кенией, Новой Зеландией, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Таиландом, Фиджи и Южной Африкой выразил мнение о необходимости принятия комплексного подхода, учитывающего различные обстоятельства, возможности и потребности государств в реализации мер по сокращению эмиссии, для содействия коллективным глобальным усилиям по достижению LTAG. Он также предложил ИКАО разработать всеобъемлющую, комплексную и гибкую программу по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для достижения LTAG (ACT-LTAG) в качестве единой глобальной инициативы, включающей надежную программу ACT-SAF, упорядоченный подход к разработке национальных планов действий, оценку и удовлетворение потребностей, а также упрощение доступа к финансированию.

17.16 В документе WP/428 Соединенные Штаты Америки совместно с Доминиканской Республикой выступили за то, чтобы установить коллективную LTAG нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году в поддержку достижения температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут

определять его способность к внесению вклада в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков. Они также предложили призвать государства-члены к более активному сотрудничеству в целях декарбонизации международной авиации и разработать инициативу по финансированию для поддержки государств в их действиях по достижению LTAG.

17.17 В документе WP/432 Соединенные Штаты Америки выразили мнение о важности подтверждения приверженности климатическим инициативам ИКАО, в частности CORSIA, и доверия к ним и призвали Ассамблею признать роль CORSIA в расширении использования SAF во всем мире, указав на потенциальную связь между системой мониторинга, отчетности и верификации (MRV) CORSIA в отношении CO<sub>2</sub> и необходимостью отслеживания/мониторинга использования SAF.

17.18 В документе WP/438 54 государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)<sup>1</sup> высказались за то, чтобы изучить возможность обеспечения финансовой поддержки и передачи технологий, а также создания механизма финансирования для поддержки развивающихся государств, особенно африканских государств, в достижении любой согласованной LTAG. Государства также выразили мнение о том, что реализация любой согласованной LTAG не должна препятствовать экономическому росту развивающихся государств, в частности развитию африканского авиационного сектора, а также указали на необходимость согласования терминологии и определений терминов и учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств, при этом характер согласованной LTAG должен в полной мере соблюдаться в рамках любого национального, регионального или международного законодательства или любых других аналогичных инструментов.

17.19 В документе WP/486 Аргентина при поддержке двух государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) – Коста-Рики и Перу – представила информацию о прогрессе, достигнутом Аргентинской Республикой в области охраны окружающей среды, в частности об анализе способов измерения эмиссии CO<sub>2</sub> наземных транспортных средств, используемых для поездок в аэропорт. Она также предложила продолжать наращивать потенциал государств, особенно развивающихся стран, с тем чтобы они могли проводить свои собственные измерения эмиссии CO<sub>2</sub> в аэропорту.

17.20 В документе WP/495 Revision No. 1 Канада, Кения, Мексика, Норвегия, Республика Корея, Руанда, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Турция, Швейцария, Япония и Европейский союз<sup>2</sup> (ЕС) и его государства-члены совместно с Азербайджаном, Албанией, Арменией, Боснией и Герцеговиной, Грузией, Исландией, Монако, Республикой Молдова, Сан-Марино, Северной Македонией, Сербией, Украиной и Черногорией высказались за совместную работу государств – членов ИКАО над достижением коллективной LTAG для международной авиации – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году – в поддержку температурной цели Парижского соглашения, а также указали на важность наращивания потенциала и облегчения доступа к финансированию для оказания помощи всем государствам – членам ИКАО в достижении

---

<sup>1</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<sup>2</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

амбициозной LTAG для международной авиации, включая изучение возможных механизмов обеспечения соответствия интересов инвесторов инвестиционным потребностям.

17.21 В документе WP/474, представленном Чили при поддержке Доминиканской Республики, Коста-Рики, Перу и Эквадора, рассматривается необходимость оказания со стороны ИКАО поддержки государствам в наращивании потенциала и создании механизмов для реализации эксплуатационных мер для содействия достижению LTAG. Государство предлагает разработать технологические элементы и соответствующие требования к обучению, которые необходимы для анализа полученных данных о сокращении эмиссии, достигнутом при помощи эксплуатационных мер, сделать приоритетными те эксплуатационные меры, которые являются наиболее эффективными для охраны окружающей среды, и поддержать развивающиеся государства в их реализации.

17.22 В документе WP/206 государства Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Доминиканской Республики, Кубы, Панамы, Парагвая, Уругвая и Чили высказались за создание всеобъемлющей глобальной системы, включающей меры политики и рекомендуемую практику в области SAF, с тем чтобы государства-члены могли разработать нормативную базу и план реализации в качестве первоочередной меры на пути к достижению целей LTAG в области охраны окружающей среды. В документе также предлагается изыскать технические и экономические ресурсы для финансирования планов и программ государств в целях эффективной передачи технологий, которые позволят перейти на использование SAF.

17.23 В документе WP/435 Чехия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>3</sup> (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛЯ выразила мнение о важности наличия средств реализации и усилий по наращиванию потенциала для оказания помощи всем государствам – членам ИКАО в достижении амбициозной LTAG, в том числе за счет добровольных взносов в бюджет ИКАО и поддержки инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*. В документе также выдвинуто предложение о всеобъемлющей инициативе по финансированию деятельности в области климата для поддержки всех государств, в частности наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, в получении доступа к частному и государственному финансированию для поддержки их усилий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> и декарбонизации авиации к 2050 году.

17.24 В документе WP/436 Чехия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ высказалась в поддержку амбициозной LTAG по достижению чистого нулевого уровня эмиссии международной авиации к 2050 году с промежуточными рубежами в 2030 и 2040 годах в соответствии с температурными целями Парижского соглашения и предложила приступить к созданию средств мониторинга, отчетности и проверки для отслеживания хода достижения LTAG, учитывая, что эта цель является совместной и не подразумевает конкретных обязанностей или обязательств со стороны отдельных государств. В документе также подчеркнута важную роль устойчиво производимых видов авиационного топлива в сокращении эмиссии CO<sub>2</sub> и необходимость того, чтобы на СААФ/3 был согласован глобальный рамочный механизм для их устойчивого внедрения.

<sup>3</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

17.25 В документе WP/413 Международная коалиция по устойчивому развитию авиации (ИКСА) высказалась в поддержку цели по достижению чистого нулевого уровня эмиссии и изложила соображения относительно промежуточного рубежа, новых технологий и внеотраслевых мер. Что касается того, что LTAG не должна мешать принятию государствами национальных или региональных мер для достижения дальнейших амбициозных целей, то была разъяснена роль ИКАО в глобальном согласовании. Эта роль позволяет проводить обсуждение LTAG таким образом, чтобы обеспечить глобальный подход к данному вопросу с учетом различных национальных и региональных обстоятельств, а не наоборот.

17.26 В документе WP/167, Revision No. 1 Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) предложил подготовить исчерпывающую нормативную базу в поддержку дорожной карты развития технологий в соответствии с LTAG и провести анализ существующих SARPS, взаимозависимостей и недочетов, чтобы понять, какая адаптация потребуется для внедрения новых технологий и видов эксплуатационной практики.

17.27 В документе WP/472 Международные партнеры по развитию, инновациям и устойчивому развитию авиации (iPADIS) выразили мнение о необходимости уделять больше внимания разработке и внедрению SAF, согласованию политики в области SAF и сотрудничеству в целях информирования правительств и обществ о преимуществах SAF. Кроме того, в документе также предлагается ИКАО расширять сотрудничество в целях содействия наращиванию потенциала, доступу к финансированию и передаче технологий, чтобы государства имели возможность развивать свою отрасль SAF.

17.28 В документе WP/415 Международная федерация транспортников (МФТ) высказалась за то, чтобы укрепить усилия по долгосрочному устойчивому развитию и декарбонизации глобальной авиационной отрасли, сделав "справедливый переход", "справедливую трансформацию" и "социальную устойчивость" их составными частями. Что касается недавно начавшей работу Целевой группы по справедливому переходу в морской отрасли и адресованного ИКАО предложения рассмотреть возможность создания подобного органа для глобальной авиационной отрасли, то было разъяснено, что в результате могут быть дублированы существующие процессы и платформы ИКАО, такие как инициатива по планам действий государств и процесс САЕР, которые уже способствуют устойчивому развитию авиации при тесном участии соответствующих заинтересованных сторон.

17.29 В документе WP/210 Международный совет аэропортов (МСА) совместно с Сингапуром обратил внимание на усилия аэропортов и стоящие перед ними вызовы, связанные с декарбонизацией, высказался в поддержку работы аэропортов по разработке и внедрению их дорожных карт по достижению чистого нулевого уровня эмиссии и указал на необходимость расширения сотрудничества между соответствующими заинтересованными сторонами и принятия мер по содействию доступности возобновляемых источников энергии, финансирования и наращивания потенциала.

17.30 В документе WP/466, Revision No. 1 МСА, Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международный совет деловой авиации (МСДА) и ИККАИА при координации Группы действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) обратили внимание на прогресс отрасли в деле борьбы с изменением климата и на долгосрочную цель отрасли по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году для гражданской авиации во всем мире. Они высказались за принятие действующей для всей

отрасли LTAG ИКАО в соответствии с установленной Парижским соглашением повышенной целью в 1,5 °C, при этом государствам следует принимать меры в рамках своих собственных возможностей и при поддержке со стороны ИКАО и других государств в наращивании потенциала, передаче технологий и финансировании. В документе также предлагается Совету ИКАО разработать программу работы для определения способов реализации LTAG.

17.31 Комитет принял к сведению следующие информационные документы: WP/280, представленный Бразилией; WP/503, представленный Китаем; WP/594, представленный Новой Зеландией; WPs/509 и 510, представленные Саудовской Аравией; WP/581, представленный Сейшельскими островами; WP/515 и 616, представленные Чехией от имени ЕС и его государств-членов, других государств-членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕМ; WP/514, представленный Францией и Нидерландами; WP/502, представленный МСА; WP/351, представленный КАНСО; WP/475, представленный ИАТА; WP/440, представленный МСДА; WP/362, представленный ИКСА; WP/439, представленный ИККАИА; WP/490, представленный Всемирной продовольственной программой; WP/476, 477 и 545, представленные МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА в координации с АТАГ; и WP/504, представленный Секретариатом Международного транспортного форума и Норвегией.

17.32 Китай устно представил некоторые поправки к проекту резолюции, попросив также приложить их к докладу. Эти поправки, которые не были поддержаны Комитетом, содержатся в Дополнении к настоящему докладу.

17.33 Комитет признал, что в ряде рабочих документов поддерживаются и запрашиваются действия в целях разработки и внедрения SAF и других более чистых источников энергии и технологий для авиации в глобальном масштабе. В этой связи он предложил государствам, отрасли и организациям принять участие в программе ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в сфере устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF).

17.34 Что касается степени амбициозности LTAG, то Комитет отметил, что в различных рабочих документах отражены разные степени амбициозности LTAG, начиная от поддержки LTAG, состоящей в достижении чистого нулевого уровня эмиссии международной авиации к 2050 году с промежуточными этапами, и заканчивая мнениями, в целом согласующимися с выводами НЛМ-LTAG. Был сделан акцент на необходимости принимать во внимание обстоятельства и соответствующие возможности государств-членов, с учетом которых будет определяться вклад каждого государства в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков, а также была выражена озабоченность в связи с необходимостью проведения дальнейших исследований по осуществимости LTAG.

17.35 Что касается средств реализации, включая необходимость финансирования и инвестиций, то некоторые государства обратились с просьбой разработать инициативу по финансированию для оказания поддержки государствам в содействии достижению LTAG, при этом ИКАО будет определять и облегчать доступ к различным вариантам финансирования с учетом потребностей государств в связи с реализацией. Другие государства выразили мнение о том, что обязанностью развитых государств является оказание финансовой помощи развивающимся государствам, в том числе посредством механизма финансирования, который будет управляться ИКАО.

17.36 Комитет отметил, что в тексте проекта резолюции Ассамблеи, предложенном Советом ИКАО в документе WP/369, в частности в пунктах 7 и 8 постановляющей части, предусматривается LTAG, состоящая в достижении чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей каждого государства, а также уточняется и отмечается, каким образом каждое государство будет вносить вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков, однако без возложения на отдельные государства каких-либо конкретных обязательств или обязанностей. Комитет также отметил, что пункт 17 и последующие пункты постановляющей части, касающиеся средств реализации, соизмеримых с уровнем амбиций, включая финансирование, отражают выводы НЛМ-LTAG, представляющие собой тщательно сбалансированный набор компромиссов и предусматривающие, что Советом ИКАО должны быть предприняты действия в будущем.

17.37 При рассмотрении пересмотренной резолюции А40-18 Ассамблеи подавляющее большинство государств выступило за то, чтобы оставить текст проекта резолюции Ассамблеи, предлагаемый в добавлении к документу WP/369, без каких-либо дополнительных изменений, при этом Комитет принял к сведению вопросы, вызывающие озабоченность нескольких государств.

17.38 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию.

**Резолюция 17/1. 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 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> в авиационном секторе и проведение глобальных авиационных диалогов (GLAD) ИКАО и совещания высокого уровня, после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО,

*признавая, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, в котором оценивается техническая возможность различных сценариев по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по 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 предвосхищает 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>,

*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 смесевого авиационного топлива доказана и ожидается, что такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> 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 смесевых видов топлива, такого как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) в целях сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EVT) 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 CO<sub>2</sub> 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-xx "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха*" и резолюцией A41-xx "*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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>;

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 CO<sub>2</sub> международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> авиации;

17 bis. *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 а) 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 для 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.

18. *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;

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 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;

19 bis. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива), признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации окажут меры, связанные с топливом;

19 ter. *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 20–25 ниже;

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

21. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> 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;

22. *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;

23. *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.

24. *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;

25. *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 использования 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;

26. *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;

27. *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 (РМ) для международной авиации:

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение 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 ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO<sub>2</sub>;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;

- o) в тех случаях, когда 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.

— КОНЕЦ —

## ДОПОЛНЕНИЕ

### Поправка к "Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", представленная Советом ИКАО

(Представлено Китаем)

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 CO<sub>2</sub> и она предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта, главным образом в развивающихся странах в целях удовлетворения их социальных потребностей и потребностей развития, если государства, а также другие заинтересованные стороны не предпримут совместные действия для решения проблемы международной авиации и изменения климата,

*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 °С сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °С 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 °С по сравнению с доиндустриальными уровнями и предусматривает продолжение усилий по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °С 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 °С по сравнению с 2 °С, и содержится решение продолжать усилия по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °С,

*признавая*, что масштаб, в котором развивающиеся страны будут эффективным образом предпринимать усилия по смягчению последствий, будет зависеть от эффективного выполнения развитыми странами своих обязательств согласно РКИК ООН и ее Киотскому протоколу и согласно Парижскому соглашению, касающихся финансовых ресурсов и передачи технологий, при этом будет в полной мере учитываться, что экономическое и социальное развитие и искоренение нищеты являются первейшими и главенствующими приоритетами развивающихся стран,

*признавая* необходимость проведения исследований по осуществимости глобальных желательных целей для сектора международной авиации, предусматривающих 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* работу ИКАО по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации в свете температурных целей 2 °С и 1,5 °С Парижского соглашения,

*с удовлетворением отмечая* процесс обмена информацией и проведения консультаций об осуществимости LTAG для международной авиации, включая семинары ИКАО по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе и проведение глобальных авиационных диалогов (GLAD) ИКАО и совещания высокого уровня, после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО,

*признавая*, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, в котором оценивается осуществимость возможных сценариев по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе авиации, выступает предварительной основой для рассмотрения LTAG,

*признавая также, что в Докладе ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, с появлением которого LTAG-TG CAEP могла бы завершить свой мандат, признается, что не были проведены подробные исследования последствий с точки зрения роста, а также затрат в развивающихся странах, запрошенные на последней сессии Ассамблеи,*

*отмечая, 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,*

*признавая, что никакие глобальные желательные цели для международной авиации не могут быть достигнуты, если развитые страны не выполняют свои международные обязательства, а именно не обязуются значительно сократить эмиссию своей авиации до "чистого минусового" уровня намного раньше 2050 года, чтобы развивающиеся страны могли использовать высвободившуюся величину эмиссии углерода для роста, и не предоставят новые и дополнительные финансовые ресурсы, в том числе для передачи технологий, необходимые развивающимся странам для увеличения своего вклада в достижение этих целей,*

*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 CO<sub>2</sub> в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по достижению долгосрочной цели чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году;*

*ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и признавая его принцип справедливости, 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 предвосхищает 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 рекомендуемых стандартов и инструктивных материалов,*

*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,

*с удовлетворением отмечая* принятие Советом в марте 2017 года сертификационного стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>,

*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 (СААФ/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 СААФ/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 (СААФ/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 смесового авиационного топлива доказана и ожидается, что такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> 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 смесовых видов топлива, такого как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) в целях сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и *приветствуя* разработку новых видов топлива и источников более чистой энергии для авиации, включая использование водорода и возобновляемой электроэнергии,

*признавая также* значительный дисбаланс между развитыми и развивающимися странами в области НИОКР и внедрения новых видов топлива и более чистых источников энергии для авиации, таких как SAF и LCAF, и тот факт, что расширение финансовой и технологической поддержки развивающихся стран позволит обеспечить согласованную на глобальном уровне декарбонизацию авиационной энергетики,

*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 CO<sub>2</sub>", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EVT) 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 CO<sub>2</sub> 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, и признавая настоятельную необходимость создания рабочей группы, подотчетной Совету ИКАО, для разработки конкретных планов и программ по оказанию помощи развивающимся странам в плане финансирования, технологий и наращивания потенциала,

*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 также, что предназначенные для адаптации существующие глобальные финансовые потоки недостаточны для реализации вариантов адаптации, особенно в развивающихся странах, и сдерживают реализацию таких вариантов,*

*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 А41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией А41-хх "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 А40-17, А40-18 и А40-19 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;*

2. *просит Совет:*

- a) *обеспечить, чтобы ИКАО постоянно координировала рассмотрение 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; финансовую и технологическую поддержку, к которой имеют доступ развивающиеся страны; 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, что развитые страны должны поставить перед собой более амбициозные цели по абсолютному сокращению эмиссии своей авиации, чтобы компенсировать увеличение эмиссии в результате роста сектора воздушного транспорта в развивающихся государствах, и предоставить новую и дополнительную финансовую поддержку развивающимся странам, чтобы они могли вносить дальнейший вклад в достижение поставленной цели;

7. *выражает согласие* рассмотреть на своей 42-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;

8. *просит* Совет при поддержке государств – членов ИКАО продолжить всестороннее изучение осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG), состоящей в достижении чистого нулевого уровня эмиссии углерода, опираясь на Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели, путем проведения дальнейших подробных исследований по оценке ее достижимости с социальной, экономической и экологической точек зрения и ее влияния на рост, а также затрат в регионах, особенно в развивающихся странах, чтобы обеспечить большую уверенность, определенность и климатическую справедливость. Такая оценка должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по созданию "зеленой" авиации;

9. *далее постановляет*, что государствам – членам ИКАО рекомендуется вносить определяемые на национальном уровне вклады в реализацию согласованной LTAG, состоящей в достижении чистого нулевого уровня эмиссии углерода, на основе подробного исследования осуществимости, о котором говорится в пункте 8 выше, в поддержку осуществления Парижского соглашения, признавая при этом особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта); необходимость поддержки развивающихся стран, с тем чтобы они могли вносить эффективный вклад в достижение согласованной LTAG; что в развивающихся странах для достижения пикового уровня авиационной эмиссии углерода и для

нейтрализации такой эмиссии потребуются больше времени и что развитые страны, выполняя свои обязательства в соответствии с международным законодательством о климате, должны к целевому году достичь чистого минусового уровня, чтобы развивающиеся страны могли использовать высвободившуюся величину эмиссии углерода для роста, и оказывать поддержку развивающимся странам;

10. *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 *принципом общей, но дифференцированной ответственности*;

11. *признает*, что уровень амбициозности глобальных желательных целей для международной авиации зависит от эффективности и дополнительного объема финансовых ресурсов и передачи технологий, которые развитые страны, выполняя свои международные обязательства, должны предоставить развивающимся странам;

12. *просит* Совет учредить специализированный комитет для разработки конкретных планов по инициированию адресных мер или механизмов в целях оказания содействия развивающимся странам и государствам с особыми потребностями в расширении доступа к государственным и частным финансовым ресурсам, развитию и совершенствованию внутренних возможностей и технологий для решения проблемы международной авиации и изменения климата и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО, что, среди прочего, должно предусматривать:

- a) создание модуля "Механизм оказания помощи на основе потребностей развивающихся стран" в разделе "Изменение климата" на веб-сайте ИКАО и обеспечение надлежащих технических возможностей для того, чтобы развивающиеся страны могли в любое время размещать на веб-сайте информацию о своих потребностях;
- b) содействие совместной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, с тем чтобы они могли адаптироваться к передовым и актуальным технологиям и увеличить свой вклад в достижение глобальных желательных целей;
- c) дальнейшее рассмотрение вопроса о создании климатического фонда в рамках ИКАО, с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем, с предложением к развитым странам делать ежегодные взносы в фонд для обеспечения справедливого перехода в развивающихся странах и расширение сотрудничества ИКАО с другими международными финансовыми институтами, с тем чтобы имелось больше финансовых ресурсов для покрытия расходов, понесенных развивающимися странами и государствами с особыми потребностями при внесении вклада в достижение глобальных желательных целей;
- d) создание программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для SAF (ACT-SAF) в соответствии с духом сотрудничества в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" 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);

13. *просит* Совет регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG, в том числе, среди прочего, посредством: периодической инвентаризации новых и дополнительных финансовых ресурсов, в том числе для передачи технологий, которые развитые страны предоставляют развивающимся странам; механизма ИКАО по оценке состояния окружающей среды; обзора концептуального видения ИКАО в области SAF; дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран, и последствий для роста и стоимостных последствий усилий по достижению LTAG во всех странах, особенно развивающихся странах; мониторинга информации, содержащейся в государственных планах действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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;

14. *далее рекомендует* всем государствам представлять в ИКАО и обновлять добровольные планы действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и обновлять их с кратким изложением соответствующей политики, действий и дорожных карт, включая долгосрочные прогнозы;

15. *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 желательно, чтобы эти планы действий включали 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, информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи для реализации этих мер и информацию о финансовой поддержке, полученной развивающимися странами;

16. *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;

17. *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;

18. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации и *просит* далее государства поддержать деятельность ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>, уважая при этом национальный суверенитет и не допуская возложения чрезмерного бремени на государства, особенно на развивающиеся страны;

19. *просит* Совет предложить государствам продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации государств в рамках своей деятельности по оценке достигнутого государствами прогресса в результате реализации мер по решению проблемы международной авиации и изменения климата в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

20. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> 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;

21. *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;

22. *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;

23. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива) скоординированным и согласованным образом с целью избежать отрицательного воздействия на социально-экономическое развитие развивающихся стран, признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации окажут меры, связанные с топливом;

24. *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 духом сотрудничества в рамках инициативы "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 устойчивости авиации, включая пункты 25–30 ниже;

25. *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 и безопасных для климата воздушных судов ~~с нулевым уровнем эмиссии CO<sub>2</sub>~~;

26. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> 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;

27. *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 учреждений ООН, т. е. 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;

28. *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.

29. *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 национальных обстоятельств и 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;

30. *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 использования 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 духом сотрудничества в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей;

31. *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;

32. *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 (РМ) для международной авиации:

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение 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 ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO<sub>2</sub>;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;

- р) 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.

— КОНЕЦ —