



A42-WP/688
P/51
1/10/25

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлен председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 16 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Пленарному заседанию рекомендуется принять резолюцию 16/1.

Примечание. После удаления данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

16.1 На своих четвертом и пятом заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области международной авиации и изменения климата (WP/25 и WP/26) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A41-21 *"Сводное заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/27). Кроме этого, государства и наблюдатели представили 54 документа: WP 45, 57, 64, 65, 75, 76, 112 Revision No. 1, 121, 126 Revision No. 1, 131, 139, 162, 163, 169, 219, 243, 249, 254, 266 Revision No. 1, 271, 274, 279 Revision No. 1, 303, 338, 339, 346, 365 Revision No. 1, 366, 367, 368, 379, 382 Revision No. 1, 384, 385, 396, 434, 440, 448, 451, 452, 458, 468, 481, 490, 491, 517, 518, 554, 560, 565, 570, 573, 575 и 579.

16.2 В документе WP/25 Совет сообщил о ходе работы ИКАО в области международной авиации и изменения климата после сорок первой сессии Ассамблеи, сосредоточив внимание на достижении долгосрочной глобальной желательной цели в области международной авиации (LTAG). В нем освещаются итоги третьей Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3), состоявшейся в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты, в ноябре 2023 года, а именно Глобальная рамочная программа ИКАО в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) и другие более чистые источники энергии для авиации, а также дорожная карта ИКАО по выполнению рекомендаций CAAF/3 и осуществлению LTAG на основании взаимозависимых структурных элементов: 1) политика и планирование; 2) нормативная база; 3) поддержка внедрения; и 4) финансирование.

16.3 Секретариат сообщил о некоторых последних событиях в дополнение к информации, представленной в документе WP/25. Например, сейчас ИКАО получила в общей сложности 154 плана действий государств, включая планы, недавно представленные Кувейтом, Восточным Тимором, Андоррой и Коморскими Островами после публикации этого рабочего документа. Программа ACT-SAF ИКАО сейчас насчитывает 30 технико-экономических обоснований и исследований аспектов бизнес-реализации в области SAF, которые либо завершены, либо находятся на этапе разработки или планирования до 2028 года, включая недавно завершенные исследования в области SAF, проведенные в Индии и Иордании. В сотрудничестве, в частности с Международным агентством по возобновляемым источникам энергии (МАВЭ) официально открыта платформа "Центр финансовых инвестиций" ИКАО, призванная содействовать финансированию проектов в сфере SAF и чистых источников энергии для авиации.

16.4 Кроме того, Секретариат сообщил, что одна из систем сертификации устойчивости (SCS) CORSIA (ISCC) недавно приступила к представлению своего заявления на расширение сферы правомочности посредством добавления к сертификации SAF сертификации LCAF для рассмотрения Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP). По завершении оценки CAEP и одобрения Советом ISCC обретет правомочность для сертификации LCAF.

16.5 В документе WP/26 Совет представил работу ИКАО, связанную с международной авиацией и изменением климата, с акцентом на достигнутых результатах и дальнейших действиях по адаптации к изменению климата и повышению устойчивости к нему, а также по углублению научного понимания воздействия авиации на климат в также сотрудничестве и соответствующих

событиях в рамках органов Организации Объединенных Наций (ООН) и других международных организациях, включая процесс Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН).

16.6 В документе WP/27 Совет предложил внести изменения в резолюцию A41-21 с учетом событий, имевших место после последней Ассамблеи, включая изменения Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, принятые СААФ/3, а также утвержденной Советом дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций СААФ/3 и достижению LTAG, а также технической работы САЕР Совета ИКАО и его программы будущей работы.

16.7 В документе WP/169 Бразилия выразила мнение о финансировании мер по сокращению эмиссии CO₂ авиации, подчеркнув необходимость оказания поддержки полноценному осуществлению Глобальной рамочной программы и признав потребности и недостатки финансирования, призвав к регулярным и существенным взносам в Добровольный фонд охраны окружающей среды ИКАО с четкими годовыми целевыми показателями финансирования; проведения анализа недостатков для определения потребностей с уделением внимания развивающимся странам и государствам, испытывающим особые потребности; приоритизации SAF и LCAF; учреждения специального направления работы Совета для обсуждения необходимого объема ресурсов и управления ими; пересмотра правил функционирования Добровольного фонда охраны окружающей среды ИКАО, включая повышение транспарентности и контроля за деятельностью; и определения роли Фонда в оказании всесторонней поддержки выполнению задачи по декарбонизации, особенно в разработке, производстве и внедрении SAF.

16.8 В документе WP/440 Бразилия подчеркнула, что достижение LTAG зависит не только от будущих видов топлива и передовых авиационных технологий, но и от оперативных и масштабируемых действий, таких как эксплуатационные улучшения и изменение структуры воздушного пространства. Исходя из последних национальных и региональных примеров Бразилия представила количественные данные о сокращении эмиссии CO₂ в результате изменения структуры воздушного пространства, призвав ИКАО предоставить стратегические инструктивные указания, предоставить посредством своих региональных бюро техническую помощь и финансовую поддержку и подтвердить эксплуатационные меры и изменение структуры воздушного пространства в качестве основных элементов стратегии ИКАО в области окружающей среды наряду с SAF и технологическими инновациями.

16.9 В документе WP/112 Revision No. 1 Китай изложил мнение о важности сокращения эмиссии международной авиации как элемента международных усилий по решению проблемы изменения климата, что должно осуществляться в соответствии с принципами справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, при этом государства вносят определяемый на национальном уровне вклад с учетом их национальных условий и этапов развития. Китай подчеркнул свой значительный вклад в устойчивое развитие международной авиации во всем мире, выразил мнение о том, что мониторинг и представление отчетности должны быть конкретизированы как на региональном, так и на государственном уровнях, и подчеркнул, что достижение LTAG будет зависеть от того, смогут ли развитые страны предоставить развивающимся странам достаточную, доступную, поддающуюся контролю, отчетности и проверке финансовую помощь для достижения прогресса в преобразовании авиации в низкоуглеродную отрасль.

16.10 В документе WP/452 Китай представил свою инициативу по совместному созданию "зеленого Шелкового пути для воздушного транспорта", направленную на содействие "зеленой" и низкоуглеродной трансформации гражданской авиации в странах-партнерах и поддержку достижения Целей устойчивого развития ООН (ЦУР) и Стратегических целей ИКАО. Он подчеркнул значение широких консультаций, всеобщего вклада и общих выгод этой инициативы, сосредоточив внимание на совместном строительстве "зеленых" аэропортов, "зеленом" управлении воздушным движением, "зеленых" полетах и наращивании потенциала для "зеленой" трансформации гражданской авиации. Комитет принял к сведению, что некоторые государства-члены выступили в поддержку инициативы "зеленого Шелкового пути для воздушного транспорта" (GASRI), которая была признана на 60-й Конференции генеральных директоров гражданской авиации стран Азиатско-Тихоокеанского региона, и тем самым подчеркнул важную роль региональных инициатив и платформ в продвижении "зеленых" преобразований и наращивании потенциала международной гражданской авиации в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Одно из государств не поддержало эту инициативу.

16.11 В документе WP/271 Египет обратил внимание на проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся государства при наращивании производства SAF, отметив значительные потребности в инвестициях для строительства заводов по производству топлива, аэропортов и для поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). В нем изложены реализуемые национальные инициативы по разработке и внедрению SAF и содержится призыв к обеспечению того, чтобы SAF, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации были географически сбалансированы в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Кроме того, в нем подчеркивается, что успешное достижение LTAG требует разных планов действий в зависимости от особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC) государств, а также укрепления институционального потенциала, направленного на обеспечение доступа к пропорциональному финансированию, передаче научно-технических решений, а также на оказание содействия и наращивание потенциала. Египет также отметил, что центр финансовых инвестиций ИКАО (Finvest Hub) является катализатором прогресса в области климатического финансирования.

16.12 В документе WP/163 Индия выделила SAF в качестве краткосрочного и среднесрочного инструмента декарбонизации. Она изложила национальные инициативы, включая целевые показатели в области смешивания SAF, участие в программе ACT-SAF ИКАО, достижения в области сертификации SAF и внедрение на существующих нефтеперерабатывающих заводах технологий совместной переработки для обеспечения быстрого наращивания производства SAF. Индия также высказала свое мнение о проблемах, с которыми сталкиваются развивающиеся государства при разработке и внедрении SAF, таких, как ограниченные мощности для производства SAF, сдерживающие факторы в области сертификации и регулирования, дефицит сырья и отсутствие инфраструктуры, финансовые ограничения и неравномерные уровни глобальной готовности. Она рекомендовала использовать ускоренные процедуры сертификации SAF, создать региональные центры SAF, увеличить число утвержденных ИКАО SCS, мобилизовать механизмы смешанного финансирования и укрепить сотрудничество на основе платформ ИКАО.

16.13 В документе WP/346 Казахстан подчеркнул, что топливо TS-1 является преимущественно используемым видом авиационного топлива в регионе, но при этом отсутствует признанный ИКАО протокол для его смешивания с SAF, подобный протоколу ASTM D7566 для топлива Jet A-1. Он предложил ИКАО создать специальную целевую группу из представителей различных заинтересованных сторон для совместного рассмотрения технических, нормативно-

правовых и логистических аспектов, связанных с интеграцией топлива SAF и TS-1 в глобальную авиационную систему, и призвал содействовать внедрению SAF посредством введения поддерживающих механизмов на уровне политики и обеспечения готовности инфраструктуры. В этом отношении одно из государств далее пояснило, что создание и поддержание актуальности стандартов на топливо не входит в сферу ответственности ИКАО, и предложило государствам взаимодействовать с учреждениями, специализирующимися на установлении стандартов и выполняющими эту работу, такими как ASTM International. Это разъяснение было поддержано одной из международных организаций.

16.14 В документе WP/45 Нигерия особо отметила свои усилия по разработке и внедрению SAF и обратилась с просьбой о дальнейшей поддержке, особенно развивающихся государств, в наращивании потенциала и передаче технологий. Нигерия также заявила о необходимости облегчить государствам, особенно развивающимся государствам, задачу по привлечению финансирования путем обеспечения четкого порядка использования Центра финансовых инвестиций ИКАО для реализации проектов по декарбонизации, в том числе в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

16.15 В документе WP/64 Оман подчеркнул важность планов действий государств для достижения LTAG, подчеркнув, что непрерывный обзор и постоянная поддержка имеют решающее значение для ее эффективного достижения. Оман также высказал мнение о различных изменениях, необходимых в корзине мер (технологии, производство полетов, виды топлива и система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)), о необходимости упрощения доступа к международному климатическому финансированию, особенно в инфраструктуру, исследования и разработку SAF, а также о содействии укреплению рамочных механизмов регионального сотрудничества, способствующих согласованию политики, принципов регулирования и технических возможностей государств в деле наращивания совместных усилий по обеспечению устойчивости авиации.

16.16 В документе WP/65 Оман заявил о необходимости согласования политики, финансирования, создания потенциала и выработки согласованных стандартов для расширения масштабов разработки и внедрения SAF и LCAF в поддержку глобальных целей декарбонизации авиации. Оман подчеркнул важность стратегических партнерских отношений между правительствами, частным сектором, научными кругами и международными организациями в развитии отрасли SAF и LCAF, подчеркнув роль LCAF в качестве решения проблемы сокращения эмиссии в ближайшей перспективе, особенно в странах с существующим потенциалом нефтепереработки.

16.17 В документе WP/219 Катар осветил существующие проблемы, связанные с ограниченным количеством утвержденных ИКАО SCS для SAF и LCAF и отсутствием положений по сертификации для LCAF, что препятствует более широкому внедрению CORSIA. Он подчеркнул важность внедрения видов топлива, отвечающих критериям CORSIA, при одновременном устранении барьеров и предостерег от наложения ненужного финансового бремени на авиакомпания из-за фрагментарной системы регулирования, в которой различающиеся национальные или региональные правила могут привести к сложностям соблюдения требований и дублированию усилий.

16.18 В документе WP/254 Катар изложил свое мнение относительно текущего состояния процессов разработки, производства и внедрения в коммерческих объемах низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF), которое является стопроцентным смесевым топливом и представляет собой необоснованно обделенный вниманием альтернативный вариант авиационного топлива для сокращения эмиссии CO₂. В этом документе Катар призвал принять меры и выделить ресурсы для оказания государствам-членам помощи в масштабировании и ускорении вклада LCAF в достижение LTAG.

16.19 В документе WP/448 Республика Корея высказала свое мнение о расширении использования SAF путем установления целевых показателей обязательного использования, политики поддержки и использования существующей инфраструктуры нефтеперерабатывающих заводов. Признавая значительную роль побочных продуктов, образующихся при производстве SAF, она считает, что побочные продукты рассматриваются как обычные продукты, получаемые из нефти, что приводит к несовместимости с другими международными системами, и подчеркивает необходимость взаимного признания сертификации устойчивости для побочных продуктов, что может способствовать развитию и расширению рынка SAF.

16.20 В документе WP/434, представленном Российской Федерацией при поддержке Межгосударственного авиационного комитета (МАК), подчеркивается, что увеличение поглотительной способности лесов и сокращение вредных выбросов от природных пожаров имеют критически важное значение для сокращения глобальной эмиссии CO₂. Российская Федерация подчеркнула эффективное использование авиации в борьбе с природными пожарами, начиная с раннего обнаружения и кончая тушением пожаров, и призвала ИКАО разработать международные нормы с учетом национального правопорядка, с тем чтобы сформировать правовую базу для использования международной авиации в борьбе с природными пожарами. Секретариат пояснил, что ИКАО продолжает осуществлять тесное сотрудничество с соответствующими органами и учреждениями ООН, такими как Программа ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО) и Глобальный центр мониторинга пожаров (GFMC), по вопросам вклада международной авиации в борьбу с лесными пожарами. ИКАО недавно присоединилась к возглавляемому ФАО Глобальному центру по контролю за пожарами (ГЦКП), в котором ведется работа по достижению международной интероперабельности, и примет участие в его параллельном мероприятии на эту тему в рамках конференции COP30 РКИК ООН, которая пройдет в ноябре 2025 года в Бразилии.

16.21 В документе WP/451 Российская Федерация выразила обеспокоенность потенциальными несоответствиями в деятельности утвержденных ИКАО SCS, включая случаи, когда заявки на сертификацию SAF, поданные некоторыми государствами, не рассматривались. В нем также освещались проблемы, связанные с сертификацией LCAF в рамках существующей системы, и предлагались улучшения в целях повышения транспарентности, предсказуемости и инклюзивности при осуществлении CORSIA. К их числу относятся принятие сертификации производителей LCAF национальными органами по сертификации на соответствие критериям, обновление тома IV Приложения 16 и соответствующих документов ИКАО не чаще одного раза в три года и рекомендация государствам при участии ИКАО внедрять меры по поддержке разработки международных и национальных климатических проектов в области авиации. Одно из государств пояснило, что нынешняя система сертификации CORSIA не допускает проведения сертификации организациями, не прошедшими оценку ИКАО и не получившими ее одобрения.

16.22 В документе WP/266 Revision No 1 Саудовская Аравия подчеркнула настоятельную необходимость активизировать меры по адаптации к изменению климата в международной авиации путем повышения устойчивости с помощью унификации инструктивных материалов, комплексных подходов к реализации и закрепления соответствующих положений в действующих Приложениях ИКАО и SARPS для обеспечения последовательной и эффективной адаптации в масштабах всей авиационной системы. Она также поделилась информацией о национальных мерах, включая интеграцию мер адаптации в свою Программу экологической устойчивости гражданской авиации.

16.23 В документе WP/139 Сингапур совместно с Бангладеш, Доминиканской Республикой, Папуа-Новой Гвинеей, Фиджи, Шри-Ланкой и Японией и выразили мнение о необходимости подготовки структурированной программы АСТ-LTAG на основе АСТ-CORSIA и АСТ-SAF для обеспечения того, чтобы все государства получали поддержку в разработке стратегий декарбонизации, согласующихся с целями и принципами ИКАО, при более широкой поддержке в разработке планов действий государств и работе в других новых областях. Сингапур также указал, каким образом региональные платформы могут играть вспомогательную роль в реализации целенаправленных программ, направленных на решение региональных проблем и приоритетных задач, и предложил внести поправки в резолюцию A41-21 Ассамблеи, с тем чтобы включить новый пункт, официально закрепляющий АСТ-LTAG в качестве глобальной основы для оказания помощи в рамках инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

16.24 В документе WP/75 Южная Африка подчеркнула необходимость оказания государствам-членам дальнейшей поддержки и предоставления инструктивного материала по оценке рисков, связанных с изменением климата, а также по мерам адаптации с изложением ключевых мер в области планирования, финансирования, внедрения и управления. Она подчеркнула важность интеграции адаптации в планы действий государств, увеличения объемов целевого финансирования адаптации для развивающихся государств и применения индивидуальных подходов, учитывающих конкретные факторы уязвимости на национальном и региональном уровнях.

16.25 В документе WP/76 Южная Африка выразила мнение о настоятельной необходимости ускорения процесса реализации финансовых инициатив развивающихся стран в области климата в секторе авиации при финансовой поддержке и поддержке в натуральном выражении со стороны развитых стран. В документе были изложены ключевые соображения, касающиеся этих инициатив, включая недопущение негативных последствий для уровня задолженности развивающихся стран, обеспечение устойчивого механизма пополнения фондов и предсказуемости, уделение приоритетного внимания развивающимся странам как основным выгодоприобретателям, удовлетворение потребностей для смягчения последствий и для адаптации, разработку методологий осуществления контроля и представления отчетности и обеспечение сбалансированной представленности в структурах управления.

16.26 В документе WP/379 Белиз от имени государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА)¹ отметил значительный вклад организации в выполнение цели ИКАО по охране окружающей среды, внедрив передовые технологии и оптимизировав организацию воздушного пространства в Центральноамериканском регионе. В документе содержится настоятельный призыв к сотрудничеству между ИКАО и другими международными организациями, чтобы согласовать региональные инициативы с глобальными целями в области устойчивого развития, содействовать внедрению устойчивых практик

¹ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

авиакомпаниями и другими участниками авиационного сектора и разработать инструктивный материал по непрерывному мониторингу выбросов парниковых газов.

16.27 В документе WP/468 Белиз от имени государств – членов КОСЕСНА особо отметил стремление КОСЕСНА к достижению углеродной нейтральности в своей корпоративной деятельности к 2030 году. В этом документе продемонстрировано определенное количественное сокращение эмиссии CO₂, достигнутое за счет повышения эффективности эксплуатации, и подчеркнуто региональное лидерство КОСЕСНА в деле содействия охране окружающей среды и устойчивой авиации. В документе подчеркнута роль сотрудничества в поддержке устойчивого развития сектора и содержится призыв к ИКАО содействовать своевременной координации двусторонних, многосторонних и технических и финансовых ресурсов по линии "Юг-Юг" в поддержку достижения целей декарбонизации.

16.28 В документе WP/243 Бразилия при поддержке 19 государств – членов² ЛАКГА подчеркнула, что авиационный сектор, весьма чувствительный к экологическим воздействиям, вызывающим перебои в его работе, должен готовиться не только к сокращению собственной эмиссии, но и к тому, чтобы противостоять все более частым и серьезным климатическим явлениям. В документе выражено мнение о том, что меры по адаптации и смягчению последствий следует рассматривать в качестве одинаково необходимых и взаимодополняющих составляющих климатической стратегии, и содержится призыв к ИКАО и ее государствам-членам совершенствовать инструктивные материалы, развивать ресурсы и инструменты планирования для поддержки устойчивости авиационного сектора наряду с усилиями по его декарбонизации.

16.29 В документе WP/162 Бразилия и Эфиопия выразили мнение о необходимости усилить пакет более строгих обязательств по внедрению, с тем чтобы поддержать увеличение объема предложения SAF во всех регионах в целях реализации глобальной желательной концепции и LTAG. Государства выделили ключевые ориентировочные параметры, основанные на Глобальной рамочной программе, которые включают в себя: i) признание CORSIA в качестве стандарта устойчивости SAF; ii) недискриминационный и технически нейтральный подход в отношении сырья и методов производства SAF при условии, что они соответствуют критериям CORSIA; iii) ускорение процесса одобрения устойчивости сырья и методов производства, расширение возможностей развивающихся стран в рамках более инклюзивной декарбонизации международной авиации; и iv) поддержка и финансирование реализации.

16.30 В документе WP/249 Гана, Доминиканская Республика, Канада, Кения, Папуа – Новая Гвинея, Республика Корея, Руанда, Экваториальная Гвинея, ЕКГА и ее государства-члены³, а также ЕС и его государства-члены⁴ и при поддержке Мексики представили позиции членов

² Белиз, Боливия (Многонациональное государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

³ Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция и Эстония.

⁴ 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.

Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат (IACAC), призвав Ассамблею одобрить методику LMR, Глобальную рамочную программу в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, рекомендовать глобальное участие в CORSIA, укреплять программы ИКАО по наращиванию потенциала и поддержке внедрения и реализации инициативы "Центра финансовых инвестиций ИКАО".

16.31 В документе WP/481 Колумбия при поддержке 17 государств – членов⁵ ЛАКГА подчеркнула решающую роль SAF в достижении целей LTAG и особо отметила финансовые и технические трудности, с которыми сталкиваются государства на переходном этапе SAF. Она предложила создать информационно-наблюдательный центр и разработать "Прогноз по SAF" для улучшения доступности данных, повышения прозрачности и поддержки процесса принятия обоснованных решений. В документе также изложена просьба разработать дополнительный инструктивный материал по применению гибких стимулов и гарантий, связанных с ценами на нефть и сырье, а также механизмы для усиления контроля за ходом работы в области ACT-SAF.

16.32 В документе WP/365 Revision No. 1 Дания от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА⁶ и ЕВРОКОНТРОЛЯ подчеркнула важность дальнейшего прогресса в деле достижения LTAG и призвала одобрить методику LMR и безотлагательно внедрить ее. Она предложила регулярно пересматривать Приложение 16 с учетом достижений в области проектирования и технологий и признать Глобальную рамочную программу, согласованную на СААФ/3, обновив резолюцию A41-21, а также признать важность понимания и рассмотрения вопроса об авиационной эмиссии, не связанной с CO₂. Она далее отметила, что остаточная эмиссия CO₂ сохранится и что для достижения LTAG потребуются дополнительные меры, включая удаление углерода.

16.33 В документе WP/367 Дания от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ и при поддержке Японии выразила мнение о том, что достижение этой цели потребует чрезвычайных усилий, в том числе солидарности между государствами, их сотрудничества и оказания взаимной поддержки, для обеспечения того, чтобы все государства получили экологические и социально-экономические выгоды, ожидаемые в результате достижения нулевой нетто-эмиссии углерода. Она особо отметила расширение охвата программ ACT-SAF и ACT-CORSIA ИКАО и призвала продолжать наращивать масштаб и ускорять оказание технической помощи государствам, при этом рекомендовала всем государствам и отрасли вносить свой вклад. Она настоятельно призвала сделать приоритетом продолжение расширения функциональности Центра финансовых инвестиций в поддержку упрощения доступа к финансированию проектов декарбонизации авиации, содействуя более широкому географическому расширению производства SAF, LCAF и других более чистых источников энергии.

16.34 В документе WP/396 Гондурас от имени государств – членов КОСЕСНА подчеркнул высокую степень уязвимости региона перед воздействием изменением климата и рассказал о деятельности Альянса устойчивого развития авиации (ALAS), отражающей общую заинтересованность государств Центральной Америки в развитии устойчивой системы воздушного транспорта, обеспечении эксплуатационной безопасности и безопасности полетов, экономическом росте,

⁵ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

⁶ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

повышении качества обслуживания, эффективности и охране окружающей среды. Он подчеркнул необходимость сотрудничества между государствами для достижения LTAG и просил координировать двустороннее и многостороннее сотрудничество, а также сотрудничество Юг-Юг в том, что касается технических и финансовых ресурсов для осуществления мер по сокращению эмиссии CO₂ в секторе авиации.

16.35 В документе WP/126 Revision No. 1 Египет, Саудовская Аравия, Нигерия и Объединенные Арабские Эмираты подчеркнули ключевую роль LCAF в содействии достижению целей CORSIA, LTAG и Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. Государства настоятельно рекомендовали утвержденным ИКАО SCS ускорить подготовку системных требований, охватывающих сертификацию LCAF, а CAEP – уделять первоочередное внимание заявкам SCS, обращающимся за одобрением для SAF и LCAF, применять более гибкие процессы, включая сроки подачи заявок на SCS. Кроме того, они настоятельно рекомендовали государствам – членам ИКАО активно поддерживать и предоставлять ресурсы для Группы по оценке систем сертификации устойчивости (SCSEG) CAEP. Государства настоятельно призвали Совет ИКАО активизировать информационно-разъяснительную работу, с тем чтобы новые потенциальные системы сертификации устойчивости были осведомлены о возможности подачи заявок на утверждение CORSIA, при этом приоритет будет отдаваться системам, претендующим на одновременное утверждение как для LCAF, так и для SAF.

16.36 В документе WP/458 Венесуэла при поддержке 15 государств – членов ЛАКГА⁷ подчеркнула настоятельную необходимость того, чтобы ИКАО активизировала оказание помощи и наращивание потенциала государств по вопросам адаптации к изменению климата с учетом воздействия изменения климата на авиацию. В документе подчеркивались факторы риска, связанные с экстремальными погодными явлениями и повышением уровня моря, которые влияют на авиационную инфраструктуру и деятельность. В документе ИКАО предлагалось провести исследования для определения воздействия изменения климата, разработать инструктивные материалы в поддержку разработки планов адаптации авиации на основе оценки рисков, оказать помощь в наращивании потенциала и поощрять государства к обмену опытом и передовой практикой в области адаптационных мер.

16.37 В документе WP/279 Revision No. 1 Международный совет аэропортов (MCA), Бразилия, Ассоциация поставщиков авиационных услуг (ASA World), Международный совет деловой авиации (IBAC) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), поддержанные Доминиканской Республикой, Казахстаном и Тринидадом и Тобаго, подчеркнули важность доступа отрасли к достаточной, надежной, возобновляемой и низкоуглеродной энергии для удовлетворения растущего спроса, а также для достижения целей ИКАО и целей декарбонизации авиации и создания возможностей для внедрения устойчивых решений в области воздушного транспорта. Документ содержит настоятельный призыв к разработке и осуществлению рамочных программ содействия реализации проектов в области возобновляемых и низкоуглеродных источников энергии в аэропортах, а также соответствующих программ наращивания потенциала и технической помощи, и предлагает конкретные поправки к резолюции A41-21 Ассамблеи.

⁷ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

16.38 В документе WP/382 Revision No. 1 Инициативная группа воздушного транспорта (АТАГ) при поддержке МСА, МСДА и ИККАИА вновь подтвердила оказываемую авиационной отраслью поддержку LTAG, CORSIA, итоги СААФ/3 и работу ИКАО по обеспечению непрерывного прогресса на пути к достижению данных климатических целей. Она отметила, что на региональном и национальном уровнях правительствам следует создавать благоприятные политические условия поддержки внедрения технологий, улучшения инфраструктуры, низкоуглеродных решений, SAF и учитывать потребности авиации в рамках правительственных программ по использованию водорода. В документе также подчеркнута роль энергетического сектора, финансовых учреждений и клиентов в поддержке энергетического перехода.

16.39 В документе WP/338 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Доминиканской Республики, Малайзии и Сингапура настоятельно призвала государства устранить непредвиденные последствия недавно введенных мандатов на использование SAF, которые увеличивают издержки, искажают рынки и препятствуют авиакомпаниям получать экологические выгоды. В нем содержался призыв к принятию более решительных политических мер для увеличения производства SAF и интеграции глобальной и надежной методологии учета и отчетности SAF в целях содействия получению экологических выгод от SAF в соответствии с CORSIA и другими соответствующими рекомендуемыми практиками, признанными на международном уровне.

16.40 В документе WP/384 Международная коалиция по устойчивому развитию авиации (ICSA) предложила следующие меры по укреплению способности ИКАО достичь LTAG: проведение анализа по разработке траектории с промежуточными целевыми показателями по CO₂ в соответствии с температурными целями Парижского соглашения; обновление резолюции A41-21 Ассамблеи, с тем чтобы признать, что эмиссия, не связанная с CO₂, составляет значительную долю вклада в чистое потепление климата в результате деятельности международной авиации; поощрение проведения дальнейших исследований, установление целевых показателей и смягчение последствий; а также оценка комплексной траектории воздействия как эмиссии CO₂, так и эмиссии, не связанной с CO₂, до 2050 года.

16.41 Комитет принял к сведению следующие информационные документы: WP/570 и WP/573, представленные Китаем, WP/517 и WP/518 – Италией, WP/303 – Казахстаном, WP/579 – Малайзией, WP/490 – Норвегией, WP/57 – Оманом, WP/575 – Саудовской Аравией, WP/565 – Турцией, WP/366 и WP/368 – Данией от имени ЕС и его государств-членов и других государств-членов ЕКГА, и ЕВРОКОНТРОЛЕМ, WP/554 – Индонезией и Тимором-Лешти, WP/131 – Саудовской Аравией, Египтом, Нигерией и Объединенными Арабскими Эмиратами, WP/121 – Уругваем при поддержке 18 государств – членов ЛАКГА, WP/560 – МСА, WP/339 – ИАТА, WP/491 – ИККАИА, WP/385 – ICSA, и WP/274 – Латиноамериканской ассоциацией воздушного транспорта (АЛТА).

16.42 Комитет отметил существенный прогресс, достигнутый после предыдущей Ассамблеи, включая принятие конференцией СААФ/3 глобальной рамочной программы ИКАО и утверждение Советом дорожной карты ИКАО. В этой связи он также признал своевременную разработку методики мониторинга и отчетности для LTAG (LMR), а также важность прогресса, достигнутого в связи с инициативой ИКАО в отношении планов действий государств, мероприятиями по подведению итогов LTAG и инструментами отслеживания инноваций. Комитет напомнил об общем характере LTAG и глобальной желательной концепции, которые не

предписывают отдельным государствам конкретных обязанностей или обязательств по снижению эмиссии. Комитет подчеркнул важность обеспечения прозрачности LMR и регулярного обновления планов действий государств и предложил государствам принять надлежащие меры политики, с тем чтобы поддержать прогресс в достижении LTAG. Комитет также признал необходимость для ИКАО продолжать отслеживать прогресс в отношении четырех основных элементов дорожной карты ИКАО.

16.43 Комитет вновь подтвердил, что критерии устойчивости CORSIA, сертификацию устойчивости и методику оценки эмиссии на протяжении жизненного цикла, применяемые к соответствующим условиям CORSIA видам топлива, следует использовать в качестве принятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации, подчеркнув важность содействия глобальному наращиванию объемов их производства во всех регионах. В этой связи он призвал государства к дальнейшему участию в деятельности ИКАО в целях ускорения анализа и утверждения относящихся к жизненному циклу значений для новых источников и методов производства топлива и сертификации их устойчивости в рамках глобально согласованного подхода, при этом подчеркнув важность глобальной и надежной методики учета и представления отчетности по SAF.

16.44 В отношении вопросов, связанных с LCAF, Комитет, признав отсутствие в настоящее время систем сертификации устойчивости (SCS) для сертификации LCAF, особо подчеркнул важность ускорения оценки и утверждения ИКАО новых SCS для соответствующих условиям CORSIA видов топлива (SAF и LCAF) в соответствии с рекомендацией CAAF/3 в целях содействия расширению участия государств, не исключая каких-либо конкретных источников, методов производства, видов сырья или технологий в области топлива, и в этой связи обратил внимание на необходимость своевременности и гибкости процедур оценки при отсутствии ущерба для обеспечения соблюдения требований CORSIA. Комитет также призвал государства к участию в технической работе ИКАО, связанной с LCAF, и подчеркнул важность повышения осведомленности о мерах, необходимых для разработки и внедрения LCAF при соблюдении принципа "Ни одна страна не остается без внимания".

16.45 Комитет отметил прогресс в области поддержки внедрения и финансирования мер по декарбонизации авиации. Он признал добровольные взносы и прогресс, достигнутый в рамках программы АСТ-SAF ИКАО, призвал все государства и заинтересованные стороны к участию и продолжению предоставления дополнительных ресурсов и попросил ИКАО продолжать расширение деятельности в рамках имеющихся ресурсов. В качестве следующего шага Комитет попросил ИКАО основываться на АСТ-SAF и АСТ-CORSIA в создании программы АСТ-LTAG в целях включения других мер по декарбонизации авиации, при этом отметив связанные с этим последствия в отношении ресурсов. Комитет приветствовал недавнее открытие платформы "Центр финансовых инвестиций" ИКАО в сотрудничестве, в частности, с Международным агентством по возобновляемым источникам энергии (МАВЭ) и поручил ввести ее в режим полной функциональности. Комитет также признал важность региональных инициатив и платформ по поддержке внедрения и финансирования в целях декарбонизации авиации.

16.46 Что касается рассмотрения вопроса о разработке инициативы или механизма ИКАО для финансирования деятельности в области климата в соответствии с просьбой последней сессии Ассамблеи, то Комитет признал срочность и важность увеличения финансирования мер по декарбонизации авиации и поручил Совету принять срочные меры по выполнению краткосрочных

рекомендаций, указанных в добавлении G документа WP/25, в целях усовершенствования существующих механизмов и схем финансирования и инициатив по финансированию для дальнейшей поддержки прогресса в достижении и осуществлении LTAG и Глобальной рамочной программы в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, особенно в развивающихся странах и государствах с особыми потребностями. Кроме того, Комитет поручил Совету наладить работу для определения потребностей и пробелов в финансировании и изучения способов реализации долгосрочных вариантов, указанных в добавлении G документа WP/25, включая аспекты осуществимости, и представить доклад 43-й сессии Ассамблеи ИКАО.

16.47 Комитет выразил широкую поддержку дальнейшим действиям ИКАО по адаптации к изменению климата. Он признал важность работы ИКАО в сотрудничестве с государствами и соответствующими органами ООН и международными организациями по выявлению потенциальных последствий изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, а также возможных мер адаптации к таким последствиям. В связи с этим Комитет отметил важность работы CAEP по этой теме, включая недавнее обновление Сводного доклада ИКАО об адаптации к изменению климата и проведение оценки влияния изменения климата на затраты в рамках методики мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), и призвал Совет разработать дополнительные инструктивные материалы и инициативы по оказанию помощи для содействия разработке государствами планов адаптации к изменению климата, касающихся авиации, отметив при этом ограниченность ресурсов Секретариата для достижения этих целей. Комитет призвал к дальнейшему сотрудничеству между государствами для обмена опытом, связанным с реализацией мер по адаптации к изменению климата в авиации.

16.48 Что касается вопроса об эмиссии международной авиации, не связанной с CO₂, то Комитет отметил прогресс, достигнутый со времени проведения последней сессии Ассамблеи, включая организацию Симпозиума ИКАО по эмиссии авиации, не связанной с CO₂, и создание в рамках CAEP Координационной группы по не связанной с CO₂ эмиссии. Комитет поручил ИКАО и далее выполнять функции форума для углубления научного понимания воздействия авиации на климат, не связанного с эмиссией CO₂, в том числе финансовых последствий возможных мер. Отмечая значительную неопределенность, все еще существующую в этом вопросе, многие государства не поддержали дальнейшую работу, направленную на принятие мер в отношении такого воздействия.

16.49 Комитет признал обеспокоенность, выраженную по поводу сборов/налогов на эмиссию международной авиации, которая также была обозначена в рамках пункта 17 повестки дня "Охрана окружающей среды. CORSIA" в документе WP/295, представленном Арабской организации гражданской авиации (АКАО) от имени 21 арабского государства, документе WP/122, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АФКГА) от имени 54 африканских государств, и документе WP/322, представленном ИАТА, а также в рамках пункта 26 повестки дня "Экономическое развитие воздушного транспорта" в документе WP/181, представленном Соединенными Штатами, и документе WP/267, представленном ИАТА.

16.50 В связи с этим Комитет настоятельно призвал ИКАО и ее государства-члены продолжать добиваться признания усилий и достижений ИКАО по декарбонизации международной авиации и выразить серьезную обеспокоенность в связи с предложениями об использовании международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации доходов для финансирования борьбы с изменением климата в других секторах, с тем чтобы не допустить

несоразмерного использования международной авиации в качестве источника таких доходов, в том числе путем координации с их соответствующими представителями правительств и национальными делегациями в соответствующих органах ООН и международных организациях. Кроме того, Комитет поручил ИКАО продолжать сотрудничество с другими органами ООН и международными организациями, с тем чтобы представлять им соответствующую информацию, обеспечивая при этом ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации и изменению климата.

16.51 Что касается проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в добавлении к документу WP/27, то Комитет рассмотрел и согласовал следующие дополнительные поправки:

- a) включение следующего нового пункта 16 *quater*. постановляющей части, касающегося разработки программы АСТ-LTAG ИКАО:

16 quater. просит Совет разработать программу АСТ-LTAG в качестве структурированной и комплексной системы в поддержку подготовки и обновления планов действий государств по добровольному содействию достижению LTAG с опорой на существующие инициативы, такие как программы АСТ-CORSIA и АСТ-SAF, и в увязке с региональными инициативами и площадками для оказания адресной практической поддержки с учетом потребностей конкретных государств, в соответствии с принципом "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB);

- b) признание вклада аэропортов в декарбонизацию в существующем пункте преамбулы и пунктах постановляющей части, касающихся аэропортов, следующим образом:

приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года, мае 2019 года, ноябре 2021 года и в апреле 2024 года, и *признавая* ~~важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта~~ важнейшую роль аэропортов во внедрении и распределении более чистых источников энергии в целях декарбонизации воздушного транспорта в поддержку достижения LTAG и значимость обеспечения устойчивости аэропортов,

25. c) *просит* государства: разработать и внедрить общие принципы, способствующие реализации проектов по декарбонизации в аэропортах, в частности относительно накопления энергии и создания инфраструктуры, и 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;

26. c) *просит* Совет: продолжать содействовать наращиванию потенциала и оказанию технической помощи, а также 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;

16.52 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 16/1: 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 7 "Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех", ЦУР 9 "Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям" и 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 и оценочном докладе отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон, *признавая* необходимость того, чтобы Организация и впредь служила площадкой для повышения уровня научного понимания воздействия авиации на климат и изучения мер по устранению таких последствий, и что Организация обновит содержащуюся в специальном докладе МГЭИК информацию,

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

принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов (ПГ) в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему,

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (Стороны, включенные в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, создаваемых при использовании "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

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

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

признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и, начиная с 2020 года, удержание нетто-эмиссии углерода на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на ее 38-й, 39-й, 40-й и 41-й сессиях в 2013, 2016, 2019 и 2022 годах, соответственно,

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

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

признавая, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO₂, в котором на глобальном уровне оценивается техническая возможность различных сценариев по сокращению эмиссии CO₂ в секторе авиации выступает основой для рассмотрения и принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) по достижению чистой нулевой 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 его международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства вносить свой вклад в реализацию LTAG в рамках своих собственных национальных сроков,

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

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и *отмечая* коллективные обязательства, объявленные от имени отрасли международного воздушного транспорта Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по достижению долгосрочной цели чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году,

признавая методику мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), разработанную Советом при технической поддержке со стороны Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) для оценки прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO₂, направленных на достижение LTAG, включая прошлые и будущие меры по сокращению эмиссии CO₂ и финансовые последствия усилий по достижению LTAG, влияние на развитие сектора, а также последствия изменения климата для международной авиации с точки зрения затрат,

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 CO₂ для самолетов и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта на основе самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,

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

приветствуя последний сертификационный стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов, рекомендованный CAEP, и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта с учетом самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,

признавая проводимую работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например, в плане утилизации воздушных судов,

признавая, что меры по организации воздушного движения (ОрВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO₂,

приветствуя оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершенную 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 в апреле 2024 года~~, и *признавая* ~~важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта~~ важнейшую роль аэропортов во внедрении и распределении более чистых источников энергии в целях декарбонизации воздушного транспорта в поддержку достижения LTAG и значимость обеспечения устойчивости аэропортов,

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, ~~и что также принимая во внимание, что CAAF/1 разработала~~ разработка CAAF/1 Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF) была учтена в инструментах ИКАО для отслеживания результатов использования более чистых источников энергии, ~~в результате реализации~~ ~~которых достигнут~~ позволяют учитывать 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 смесового авиационного топлива, низкоуглеродного авиационного топлива и других более чистых источников энергии для авиации доказана и ожидается, что, согласно докладу по LTAG ИКАО, такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO₂ от авиации к 2050 году и будут продолжать оказывать значительное воздействие после 2050 года и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

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

признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства, ~~включая признавая, что~~ критерии устойчивости, сертификацию устойчивости и методику оценки эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла, которые разрабатываются и обновляются как часть работы по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA); и должны применяться в качестве общепринятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации,

приветствуя принятие на третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2023 года (CAAF/3) Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, включая глобальную желательную Концепцию, которая направлена на содействие глобальному расширению масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, обеспечивая большую ясность, последовательность и предсказуемость для всех заинтересованных сторон относительно политики, правил, поддержки внедрения, а также необходимого финансирования и инвестиций с целью обеспечить, чтобы все государства имели равные возможности для внесения своего вклада и получения пользы благодаря ожидаемому сокращению эмиссии в результате использования более чистых источников энергии для авиации ~~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",~~

также приветствуя утверждение Советом в июне 2024 года дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций CAAF/3 и осуществлению LTAG в качестве "живого" документа,

который позволяет отслеживать и отражать прогресс в сбалансированной работе по четырем взаимозависимым структурным элементам, касающимся политики и планирования, нормативно-правовой базы, поддержки внедрения и финансирования,

напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям A38-18, A39-2, и A40-18 и A41-21 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~~ **принципом** "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на июль ~~2025~~2022 года ~~150~~133 государства-членов, на долю которых приходится более 9998 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

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

признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями,

подтверждая, что следует как можно скорее принять конкретные меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей,

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

приветствуя внедрение прогресс в реализации программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовки по вопросам устойчиво производимого авиационного топлива (ACT-SAF) в поддержку глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, ~~включая~~ признавая важность

создания межгосударственных партнерств, инициатив, а также механизмов международного сотрудничества и партнерств с соответствующими заинтересованными сторонами в свете инициативы принципа "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB),

признавая, согласно докладу по LTAG, необходимость в период до 2050 года инвестировать до 3,2 трлн долл. США в производство более чистых источников энергии для авиации, а также потребность в дополнительных инвестициях для реализации других мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂, таких как технические и эксплуатационные усовершенствования воздушных судов, и приветствуя разработку таких инициатив, как ACT-SAF ИКАО и Центр финансовых инвестиций ИКАО для ускорения развития и содействия расширению доступа к государственным и частным инвестиционным возможностям и финансированию со стороны финансовых институтов для реализации проектов по содействию декарбонизации международной авиации, в частности, для развивающихся стран и государств с особыми потребностями,

признавая рассмотрение Советом вопроса о создании инициативы или механизма финансирования мер по борьбе с изменением климата в рамках ИКАО, при одновременном решении возможных финансовых, институциональных и правовых проблем, как того потребовала 41-я сессия Ассамблеи ИКАО,

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 ИКАО в сотрудничестве с государствами и соответствующими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями 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 и регулярного обновления 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 A42-xxA41-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A42-xxA41-22

"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" заменяют резолюции ~~A41-20, A41-21 и A41-22~~~~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;

8 bis. *подчеркивает* необходимость глобального расширения масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, которые, как ожидается, внесут наибольший вклад в сокращение эмиссии CO₂ авиации в поддержку достижения LTAG, *и постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены стремятся реализовать коллективную глобальную желательную Концепцию, предусматривающую сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году за счет использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации (по сравнению с нулевым использованием таких чистых источников энергии). При реализации этой Концепции особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять его способность вносить свой вклад в ее реализацию в рамках его собственных национальных сроков, и Концепция не возлагает на отдельные государства никаких конкретных обязанностей или обязательств в виде целей по сокращению эмиссии;

9. *порукает* Совету при технической поддержке CAEP внедрить методику мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR) для оценки прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO₂ в целях достижения LTAG, подкрепляя LMR информацией, полученной в рамках мероприятий ИКАО по подведению итогов осуществления LTAG, с помощью инструментов ИКАО для отслеживания результатов, планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации и других источников информации, включая отслеживание прогресса применительно к средствам поддержки внедрения и финансирования. LMR предусматривает также контроль за ходом осуществления и обзор глобальной желательной Концепции и Глобальной рамочной программы ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, в том числе путем проведения ежегодных мероприятий ИКАО по

подведению итогов в области реализации LTAG и созыва СAAF/4 не позднее 2028 года в целях обновления амбициозных задач на основе развития рынка во всех регионах. В связи с этим Совет представит необходимую обновленную информацию о LMR для рассмотрения на 43-й сессии Ассамблеи ИКАО; ~~регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG, в том числе посредством механизма ИКАО по оценке состояния окружающей среды; обзора концептуального видения ИКАО в области SAF; дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO₂ и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран, и последствий для развития сектора, а также стоимостных последствий усилий по достижению LTAG; мониторинга информации, содержащейся в государственных планах действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации; и средств реализации. С этой целью Совет рассмотрит необходимые методологии для отслеживания прогресса и представит доклад на одной из будущих сессий Ассамблеи ИКАО;~~

9 bis. просит Совет продолжать отслеживать ход реализации и процесс обновления дорожной карты ИКАО по выполнению рекомендаций СAAF/3 и осуществлению LTAG в качестве "живого" документа, поддерживая при этом баланс в осуществлении взаимозависимых структурных элементов, касающихся политики и планирования, нормативно-правовой базы, поддержки внедрения и финансирования;

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

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2027 2024 года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей и осуществления глобальной желательной Концепции, 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, чтобы ИКАО могла адаптировать меры по наращиванию потенциала и поддержке осуществления, включая облегчение доступа к финансированию и инвестициям, к потребностям государств;

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 глобальных желательных целей и глобальной желательной Концепции, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий

государств до конца июня ~~2027~~ 2024 года, в том числе на основе сотрудничества и помощи в выявлении возможных источников финансирования декарбонизации авиации в сотрудничестве с финансовыми и другими соответствующими организациями, в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO₂;

14 bis. *в частности, просит* Совет провести при техническом содействии САЕР провести исследование систем учета топлива для международной авиации, используемых в настоящее время на открытом рынке. Это исследование будет включать предварительное изучение так называемой концепции "заявления об использовании устойчиво производимого топлива без его физического потребления" для оценки ее актуальности и применимости, а также с учетом соответствующих изменений в других органах ООН, включая статью 6 Парижского соглашения. Цель исследования состоит в том, чтобы лучше понять эти системы и концепции учета и определить потенциальные области для дальнейшего изучения. Эта работа поможет определить, какую роль ИКАО могла бы сыграть в поддержке этих систем, если потребуется, для упрощения доступа к экологическим преимуществам использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации и обеспечения экологической целостности с целью поощрения глобального производства таких видов топлива без создания каких-либо препятствий, в частности в развивающихся странах;

15. *просит* Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

16. *признавая* необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ от всех источников и *подчеркивая* потребность в значительных финансовых ресурсах для осуществления перехода авиации на чистую энергию и LTAG, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН и других соответствующих процессов, 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;

16 bis. *признает*, что для осуществления LTAG необходима надежная, целенаправленная и адаптированная программа по оказанию поддержки наращиванию потенциала и внедрению, а ИКАО, отрасль, научные круги и другие соответствующие заинтересованные стороны должны сотрудничать в деле реализации такой программы, принимая во внимание различные условия в государствах и регионах, и в соответствии с принципом "Ни одна страна не остается без внимания";

16 *ter.* *просит* Совет продолжать осуществление Программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) в целях содействия глобальному расширению масштабов разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, включая:

- a) предоставление инструктивного материала и проведение подготовки персонала, в том числе по вопросу разработки национальной политики;
- b) обмен передовым опытом, в том числе в рамках семинаров ИКАО и с помощью инструментов ИКАО для отслеживания результатов;
- c) содействие установлению партнерских отношений, обмену знаниями и техническому сотрудничеству между партнерами по ACT-SAF;
- d) содействие добровольной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, в том числе применительно к техническим навыкам, производству, переработке и оборудованию;
- e) содействие в подготовке технико-экономических и коммерческих обоснований;
- f) ускорение процесса разработки конкретных проектов по сокращению эмиссии CO₂ авиации (например, ускорение процесса оценки устойчивости в проектах по SAF), в том числе в рамках Программы технического сотрудничества, что также может способствовать финансированию этого проекта в рамках Центра финансовых инвестиций ИКАО, о котором говорится в п. 18 c) ниже;
- g) дальнейшее проведение информационно-разъяснительной работы с государствами и другими заинтересованными сторонами в целях внесения дополнительных ресурсов в виде добровольных взносов в Добровольный фонд ИКАО по охране окружающей среды в поддержку упомянутой выше деятельности в рамках программы ACT-SAF и *настоятельно призывает* государства и другие заинтересованные стороны регулярно вносить существенные взносы в этот Фонд;
- h) распространение опыта осуществления программы ACT-SAF на программу ACT-LTAG для оказания дополнительной поддержки в реализации других мер по сокращению эмиссии (например, в области авиационных технологий, эксплуатации воздушных судов);

16 *quater.* *просит* Совет разработать программу ACT-LTAG в качестве структурированной и комплексной системы в поддержку подготовки и обновления планов действий государств по добровольному содействию достижению LTAG с опорой на существующие инициативы, такие как программы ACT-CORSIA и ACT-SAF, и в увязке с региональными инициативами и площадками для оказания адресной практической поддержки с учетом потребностей конкретных государств, в соответствии с принципом "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB);

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 в дополнение к вышеуказанным мероприятиям по наращиванию потенциала и поддержке внедрения, а также для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO₂ авиации;

18. *просит* Совет:

- a) расширять взаимодействие, создавать сети и налаживать упорядоченные диалоги между государствами-членами и международным финансовым сообществом и другими соответствующими заинтересованными сторонами, включая государственные и частные финансовые учреждения, инвесторов и страховщиков, а также ООН и другие международно признанные фонды и инвестиционные механизмы, в целях проведения информационно-разъяснительной деятельности относительно финансовых потребностей для достижения LTAG, в том числе применительно к SAF, LCAF и другим видам более чистых источников энергии для авиации, а также поиска и расширения возможностей финансирования и приоритизации проектов, связанных с декарбонизацией авиации, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями;
- b) пропагандировать и поощрять использование государствами критериев ИКАО в области устойчивости, которые являются общепринятой основой для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации с целью определения приоритетности и упрощения доступа к финансированию при реализации предлагаемых проектов в области более чистых источников энергии для авиации;
- c) поддерживать функционирование Центра финансовых инвестиций ИКАО для содействия расширению доступа к государственному и частному инвестиционному потенциалу и финансированию со стороны финансовых учреждений в целях реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации для достижения LTAG при особом внимании к SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации, в частности, для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, включая:
 - 1) разработку платформ для установления связи между проектами по декарбонизации авиации и потенциальными государственными и частными инвесторами с функцией "подбора партнеров", что поможет инвесторам отбирать и оценивать проекты, в том числе путем партнерства с финансовыми платформами других организаций, обеспечивая при этом соблюдение технических требований ИКАО, таких как критерии устойчивости;
 - 2) работу с различными заинтересованными сторонами в целях изучения инновационного механизма финансирования и снижения риска, адаптированного к задачам декарбонизации авиации, стимулирования инвестиций и содействия сотрудничеству между заинтересованными сторонами в целях эффективной

мобилизации финансовых ресурсов (например, содействие развитию государственно-частного партнерства);

- 3) сотрудничество с финансовыми учреждениями, такими как банки развития, для создания механизмов финансирования проектов на разных стадиях зрелости;
 - 4) создание базы данных об источниках финансирования с указанием их условий, которыми могут воспользоваться разработчики проектов;
 - 5) разработку инструментария для составления шаблонов условий (основные условия, удовлетворяющие инвесторов) для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации;
- d) признавая срочность и важность увеличения объемов финансирования деятельности по декарбонизации авиации, принять срочные меры по реализации краткосрочных рекомендаций, определенных в ходе рассмотрения Советом возможных инициатив по климатическому финансированию или механизмов финансирования в рамках ИКАО⁸ для укрепления существующих рамок и систем финансирования и финансовых инициатив в целях дальнейшей поддержки прогресса в достижении и реализации LTAG и Глобальной рамочной программы ИКАО по SAF, LCAF и другим более чистым источникам энергии для авиации, в частности, для развивающихся стран и государств с особыми потребностями;
- e) создать рабочее направление для выявления потребностей и пробелов в финансировании, а также изучить пути реализации долгосрочных вариантов, определенных в ходе рассмотрения Советом возможных инициатив или механизмов климатического финансирования в рамках ИКАО¹, включая аспекты осуществимости, и представить доклад 43-й сессии Ассамблеи ИКАО;
- f) продолжать отслеживать прогресс в использовании средств поддержки внедрения и финансирования в рамках LMR, что описано в п. 9 выше;

18. *просит Совет:*

- a) ~~инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели;~~
- b) ~~дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО;~~

⁸ См. добавление G документа A42-WP/25.

- ~~е) подпункты а) и б) выше будут дополнять обширную программу помощи и сотрудничества, посвященную LTAG, с целью обмена информацией о передовой практике и предоставления рекомендаций, наращивания потенциала и другой технической помощи. Создание программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива SAF (ACT SAF) приветствуется, и ее следует расширить, чтобы добавить в программу ИКАО ACT LTAG поддержку реализации других мер по сокращению эмиссии (например, авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктурные изменения, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации);~~
- ~~д) 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;~~
- ~~е) в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" настоятельно призвать государства-члены ИКАО вносить регулярные и существенные взносы в Фонд ИКАО по охране окружающей среды для решения конкретных задач ИКАО по достижению LTAG, включая программу ACT SAF, с целью оказания помощи развивающимся государствам и государствам с особыми потребностями. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.~~

19. *просит* государства содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

19 bis. *просит* Совет расширить научное понимание и устранить неопределенности в отношении воздействия авиации на климат при технической поддержке CAEP, включая изучение способов количественной оценки потенциального воздействия на климат авиационной эмиссии, не относящейся к CO₂, и технологических и эксплуатационных мер по устранению такого воздействия;

20. *просит* Совет:

- а) 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;
- б) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;

- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;
- d) оказывать помощь государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;

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

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

23. *просит* государства:

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

24. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов надлежащим образом, исходя из последних достижений в области технологий повышения авиационной эффективности;

- b) своевременно обновлять и разрабатывать соответствующие экологические Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), а также инструктивные материалы ИКАО для новых передовых авиационных технологий, по мере необходимости;
- c) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

25. *просит* государства:

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

26. *просит* Совет:

- a) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод;
- b) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать

экологическую выгоду от реализации блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

- с) продолжать содействовать наращиванию потенциала и оказанию технической помощи, а также 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 путем предоставления инструктивного материала и обмена передовым опытом, уделяя внимание разработке политики, охватывающей действия по смягчению последствий изменения климата и адаптации к изменению климата с целью содействовать дальнейшему устойчивому развитию авиации;

27. просит государства:

- a) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующих исследований, разработки, производства и использования SAF, LCAF и других более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) и низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF), в соответствии с национальными обстоятельствами;
- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов и других мер политики, поощряющих расширение масштабов производства и разработки более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая SAF и LCAF, учитывая, что в инструктивных материалах ИКАО содержится более подробная информация об этих потенциальных подходах к политике, и признавая необходимость рассмотрения возможности сочетания мер политики, которые могут отличаться в государствах в силу различных национальных условий;
- 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 критерии устойчивости, сертификацию устойчивости и методику оценки эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла, которые разрабатываются и обновляются в рамках работы по внедрению CORSIA и должны применяться в качестве общепринятой основы для определения приемлемости SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для международной авиации ~~существующие подходы к оценке устойчивости производства всех видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;~~
- e) принимать меры по обеспечению устойчивости производства видов авиационного топлива, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства;

28. *просит* Совет:

- a) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой ~~в рамках семинаров и учебных мероприятий~~, 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, в том числе с помощью Программы ACT-SAF ИКАО;
- b) продолжать использование инструментов ИКАО для отслеживания результатов использования более чистых источников энергии ~~реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);~~
- c) при технической поддержке со стороны CAEP активизировать усилия по увеличению количества утвержденных ИКАО систем сертификации устойчивости (SCS) во всех регионах в целях ускорения процесса сертификации устойчивости приемлемых SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в соответствии с требованиями CORSIA, без исключения какого-либо конкретного источника топлива, производственного процесса, сырья или технологии; в связи с этим ускорить разработку и утверждение новых SCS, а также проведение анализа и утверждение показателей в течение жизненного цикла для новых источников топлива и производственных процессов;
- d) ~~е)~~ продолжать формировать общее представление о будущем использования SAF, ~~и~~ LCAF и других более чистых источников энергии для авиации и вести учет

изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей и осуществлению глобальной желательной Концепции;

- e) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;
- f) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;
- g) продолжать проводить оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках LMR, а также процесса контроля за осуществлением и обзора глобальной желательной Концепции и Глобальной рамочной программы ИКАО, о чем говорилось в пункте 9 выше, и созвать CAAF/4 не позднее 2028 года в целях обновления амбициозных задач на основе развития рынка во всех регионах ~~процесса обзора, проводимого ИКАО, и созвать CAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей;~~

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

30. *просит* Совет продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (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 CO₂ 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 CO₂;
- m) РМ должны включать положения de minimis;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;
- p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.