



C-DEC 235/10
3/07/25

СОВЕТ – 235-Я СЕССИЯ

ДЕСЯТОЕ ЗАСЕДАНИЕ

(Зал заседаний Совета, пятница, 27 июня 2025 года, 10:00 и 14:30)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РЕШЕНИЙ

ОТКРЫТОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Рассмотрение доклада тринадцатого совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP/13)

1. Совет рассмотрел этот вопрос на основе документа C-WP/15725, в котором представлены результаты тринадцатого совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP/13), которое проводилось в виртуальном формате 17–28 февраля 2025 года. На рассмотрение Совета также были представлены устные доклады Аэронавигационной комиссии (АНК) и Комитета по климату и окружающей среде (CEC) по этому вопросу, соответственно.

2. После рассмотрения этого вопроса Совет:

- a) высоко оценил важную техническую работу, проделанную CAEP в течение последнего трехлетнего периода, и подчеркнул важность его будущей программы работы на период до проведения CAEP/14, включая, в частности, внедрение методики мониторинга и представления отчетности в отношении LTAG (LMR), рассмотрение последствий авиационной эмиссии, не связанной с CO₂, и периодический обзор CORSIA;
- b) одобрил предложенные Советом/CEC/АНК меры по выполнению рекомендаций совещания CAEP/13, как указано в добавлении к документу C-WP/15725, при том понимании, что предлагаемый средневзвешенный подход (WAA) для получения стандартных значений косвенных изменений в землепользовании (ILUC) для выращивания нескольких культур должен рассматриваться как временное и промежуточное по своему характеру решение, как подчеркивается в докладе CAEP/13, в ожидании результатов будущей работы CAEP по разработке постоянной методики в рамках цикла CAEP/14;
- c) принял к сведению, что АНК провела предварительное рассмотрение рекомендаций 6/1, 9/1, 9/4 и 11/1, касающихся предложений о внесении поправок, соответственно, в том IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"*, том II *"Эмиссия авиационных двигателей"*, том III *"Эмиссия CO₂ самолетов"* и том I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*;

- d) далее отметил, что АНК согласилась с тем, что предлагаемые поправки к Приложению 16 должны быть направлены государствам – членам ИКАО и международным организациям для замечаний, за исключением новых положений относительно внедрения автоматической системы снижения шума (VNRS), содержащихся в главе 15 тома I Приложения 16, которые должны быть дополнительно согласованы между САЕР и соответствующими группами экспертов АНК в отношении потенциальных последствий для безопасности полетов, и в этой связи просил, чтобы САЕР при поддержке Секретариата пересмотрел концепцию VNRS, изложенную в нынешнем третьем издании тома I *"Методики сертификации воздушных судов по шуму" Технического руководства по окружающей среде* (Дос 9501), с целью внесения поправок в инструктивный материал, относящийся к VNRS, в координации с соответствующими группами экспертов АНК, заблаговременно до начала применения указанных положений тома I Приложения 16;
- e) утвердил для публикации поправки к следующим трем документам ИКАО, касающимся видов топлива, отвечающих условиям CORSIA, как указано в разделе 4.2 документа C-WP/15725;
- i. документ ИКАО *"CORSIA. Принципы применимости и требования к системам сертификации устойчивости (SCS)"* (см. рекомендацию 7/1);
 - ii. документ ИКАО *"CORSIA. Методика расчета фактических значений эмиссии в течение жизненного цикла"* (см. рекомендацию 7/3);
 - iii. документ ИКАО *"CORSIA. Установленные по умолчанию значения эмиссии в течение жизненного цикла для видов авиационного топлива, отвечающих условиям CORSIA"* (см. рекомендацию 7/4).
- f) утвердил программу работы САЕР/14, представленную в добавлении В к докладу САЕР/13 по п. 14 повестки дня (доклад САЕР/13, рекомендация 14/1);
- g) согласился с тем, что доклад САЕР/13 следует опубликовать в качестве документа ИКАО.

Проект рабочего документа Ассамблеи. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха

3. Совет рассмотрел этот вопрос на основе документа C-WP/15726, в котором был представлен проект рабочего документа Ассамблеи, содержащий предлагаемые изменения к резолюции A41-20 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* в свете событий, произошедших со времени последней сессии Ассамблеи. На рассмотрение Совета был также представлен устный доклад Комитета по климату и окружающей среде (СЕС) по этому вопросу.

4. После рассмотрения этого вопроса Совет:

- a) принял к сведению информацию, представленную в документе C-WP/15726, а также в соответствующем устном докладе СЕС по этому вопросу;
- b) одобрил прилагаемый к документу C-WP/15726 проект рабочего документа Ассамблеи с учетом поправок СЕС, которые будут внесены, включая обновления, представленные в устной форме Совету председателем СЕС и

Секретариатом, а также отражения дополнительных изменений, согласованных Советом в ходе рассмотрения им этого вопроса, как указано в приложении к настоящему документу C-DEC, для последующего представления 42-й сессии Ассамблеи.

Проект рабочего документа Ассамблеи. Изменение климата. Адаптация и научная деятельность

5. Совет рассмотрел этот вопрос на основе документа C-WP/15728, в котором был представлен проект рабочего документа Ассамблеи, в котором сообщается о работе ИКАО в области международной авиации и изменения климата, проделанной со времени последней сессии Ассамблеи. На рассмотрение Совета был также представлен устный доклад Комитета по климату и окружающей среде (СЕС) по этому вопросу.

6. После рассмотрения этого вопроса Совет:

- a) принял к сведению информацию, представленную в документе C-WP/15728, а также в соответствующем устном докладе СЕС по этому вопросу;
- b) утвердил прилагаемый к документу C-WP/15728 проект рабочего документа Ассамблеи с учетом поправок СЕС, которые будут внесены, а также отражения дополнительных изменений, согласованных Советом в ходе рассмотрения им этого вопроса, как указано в приложении к настоящему документу C-DEC, для последующего представления 42-й сессии Ассамблеи.

Проект рабочего документа Ассамблеи. Изменение климата. Глобальная рамочная программа ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации

7. Совет рассмотрел этот вопрос на основе документа C-WP/15727, в котором был представлен проект рабочего документа Ассамблеи, в котором сообщается о работе ИКАО в области международной авиации и изменения климата, проделанной со времени последней сессии Ассамблеи, с уделением особого внимания осуществлению LTAG и особо отмечена Глобальная рамочная программа ИКАО для SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, а также дорожная карта ее реализации с четырьмя взаимозависимыми структурными элементами. На рассмотрение Совета был также представлен устный доклад Комитета по климату и окружающей среде (СЕС) по этому вопросу.

8. После рассмотрения этого вопроса Совет:

- a) принял к сведению информацию, представленную в документе C-WP/15727, а также в соответствующем устном докладе СЕС по этому вопросу;
- b) одобрил проект рабочего документа Ассамблеи, прилагаемый к документу C-WP/15727, с учетом поправок СЕС, которые будут внесены, а также отражения дополнительных изменений, согласованных Советом в ходе рассмотрения им этого вопроса, как указано в приложении к настоящему документу C-DEC;
- c) при том понимании, что Секретариату также потребуется обновить информацию, содержащуюся в рабочем документе Ассамблеи и добавлениях к нему касательно инструментария ИКАО по отслеживанию (добавление D), программы АСТ-SAF (добавление E) и начала функционирования Центра финансовых инвестиций (добавление F), до его окончательной доработки и

публикации, согласился делегировать Президенту Совета полномочия для последующего утверждения этого рабочего документа от имени Совета для дальнейшего представления 42-й сессии Ассамблеи.

Прочие вопросы

Проводы представителя в Совете

9. Совет попрощался с представителем Республики Корея (д-р Джэван Ли).

— — — — —

APPENDIX

MODIFICATIONS AGREED BY THE COUNCIL TO THE ASSEMBLY WORKING PAPERS ATTACHED TO C-WP/15726, C-WP/15728 AND C-WP/15727

The following changes consolidate the amendments agreed by the Council following its consideration of the draft Assembly working papers and associated oral reports from the Climate and Environment Committee (CEC) thereon. Amendments are reflected in grey-shading/strikeout.

Draft Assembly working paper – Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality (C-WP/15726)

[...]

3. AIRCRAFT NOISE

3.1 CAEP/13 agreed to recommend the amendments to Annex 16, Volume I – Aircraft Noise, and the Environmental Technical Manual (ETM) (Doc 9501), Volume I – Procedures for the Noise Certification of Aircraft, for consideration by the Council, including the new Chapter 15 on a Landing and Take-Off (LTO) noise Standard applicable to supersonic aeroplane types (applicability date of 1 January 2029), and new definitions for supersonic aeroplanes and ~~variable noise reduction systems (VNRS)~~.

[...]

APPENDIX A

ICAO GLOBAL ENVIRONMENTAL TRENDS – PRESENT AND FUTURE AIRCRAFT NOISE AND EMISSIONS

[...]

1.2 As shown in Figure 2 for international aviation, for the year 2050, with the ~~alternative fuels~~ replacement with sustainable aviation fuels (SAF), lower carbon aviation fuels (LCAF) and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ emissions in addition to the reduction from technology and operations improvements. In 2070, with the ~~alternative fuels~~ replacement with SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ in addition to the reduction from technology and operations improvements. Fuels based on biomass, solid/liquid wastes, and gaseous wastes are considered as SAF, while for the latter the carbon source in the fuel feedstock comes from waste CO/CO₂.

[...]

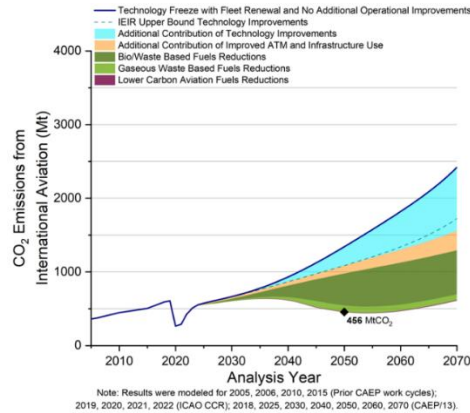


Figure 2. Combustion CO₂ Emissions from International Aviation, 2005 to 2070, Including Alternative Fuels Life Cycle Emissions Reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.

[...]

APPENDIX C

Resolution A42-xx
A41-20:

Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality

[...]

APPENDIX A

General

[...]

Noting the importance of updated information on the present and future impact of aircraft noise and aircraft emissions, as provided in the ICAO global environmental trends, as well as other ICAO assessment reports, such as the ICAO *Report on the Feasibility of a Long-Term Aspirational Goal for International Civil Aviation CO₂ Emission Reduction* 2022 ICAO Long-term Aspirational Goal for International Aviation (LTAG) Report, to support decision making on environmental matters;

[...]

APPENDIX B

Development of Standards, Recommended Practices and Procedures and/or guidance material relating to the quality of the environment

[...]

Recognizing the recommendation by CAEP on new more stringent standards for aeroplane CO₂ emissions;

Recognizing the recommendation by CAEP on a new more stringent Landing and Take-Off (LTO) noise certification Standard for subsonic aircraft;

[...]

5. *Welcomes* the development by CAEP of the new, more stringent Standard for aeroplane CO₂ emissions that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume III;

6. *Welcomes* the development by CAEP of the new, more stringent noise Standard for new subsonic aeroplane types that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume I;

[...]

10. *Calls on* the Council to monitor closely the technological improvements that reduce the level of aircraft noise and emissions, and to update regularly the relevant Standards accordingly;

[...]

APPENDIX G

Supersonic aircraft — the problem of sonic boom

[...]

Recognizing the recommendation by CAEP on new Landing and Take-Off (LTO) noise certification Standard for supersonic aeroplanes;

[...]

Welcomes the development by CAEP of the new LTO noise certification Standard for supersonic aeroplanes that, once adopted, will be part of Annex 16, Volume I;

— — — — —

Draft Assembly working paper – *Climate change – Adaptation and science (C-WP/15728)*

[...]

EXECUTIVE SUMMARY

[...]

b) ~~request recognize the need for~~ ICAO to continue to provide a forum for enhancing the scientific understanding of aviation's climate impacts and exploring measures to address such impacts;

c) ~~request recognize the need for~~ ICAO and its Member States to promote the recognition of ICAO's efforts and achievements to decarbonize international aviation, ~~leveraging the resources of Member States to support ICAO's outreach and communication efforts,~~ and to express a clear concern regarding proposals to use international aviation as a potential source for the mobilization of revenue for climate finance to other sectors in order to ensure that international aviation would not be targeted as a source of such revenue in a disproportionate manner, including through coordination with relevant government representatives and national delegations to relevant UN bodies and international organizations;

[...]

3. ICAO COOPERATION WITH OTHER UN BODIES AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

[...]

3.3 With respect to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process, ICAO is regularly invited to report its working progress and written submissions, and has organized and participated in relevant meetings and side events during the UNFCCC conferences, with the aim to present ICAO's achievements in international aviation and climate change. ~~With respect to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) process, emissions from international aviation and maritime sectors are not included in Nationally Determined Contributions (NDCs) under the UNFCCC Paris Agreement, as these are separately addressed by ICAO and the International Maritime Organization (IMO), respectively. In this regard, ICAO regularly delivers its statements and written submissions, and has organized and participated in relevant meetings and side events during the UNFCCC conferences, with the aim of enhancing the recognition of ICAO's achievements and leadership role in international aviation and climate change.~~

[...]

3.6 States and stakeholders are also encouraged to support and initiate cooperation with ICAO on outreach activities towards and during the upcoming COP30 meeting, thus ensuring ICAO's leadership in addressing emissions from international aviation. Given the challenges faced by ICAO in expanding outreach and communication efforts, including resource constraints, States and stakeholders are also encouraged to make their resources available to inform external bodies of ICAO's progress on international aviation and climate change as well as the views of the international aviation sector on key issues such as climate financing and aviation taxation.

[...]

3.10 3.11 In this regard, ICAO and its Member States should continue to express a clear concern regarding proposals to use international aviation as a potential source for levies and taxes to mobilize financial resources to other sectors, including through coordination with relevant government representatives and national delegations to relevant UN bodies and international organizations. ~~States and stakeholders are also encouraged to support and initiate cooperation with ICAO on outreach activities towards and during the upcoming COP30 meeting, thus ensuring ICAO's leadership in addressing emissions from international aviation.~~

— — — — —

Draft Assembly working paper – *Climate change – Global framework for SAF, LCAF and other aviation cleaner energies* (C-WP/15727)

[...]

EXECUTIVE SUMMARY

This paper reports on progress made by ICAO since the 41st Session of the Assembly relating to international aviation and climate change, focusing on the implementation of the long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG). It highlights the outcomes arising from the Third ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3) held in Dubai, United Arab Emirates in November 2023, namely the ICAO Global Framework for Sustainable Aviation Fuels (SAF), Lower Carbon Aviation Fuels (LCAF) and other Aviation Cleaner Energies, and the ICAO Roadmap for the implementation of the CAAF/3 outcomes and the LTAG, with four interdependent Building Blocks: 1) policy and planning; 2) regulatory framework; 3) implementation support; and 4) financing.

[...]

c) reiterate that CORSIA sustainability criteria, sustainability certification, and the methodology for the assessment of life cycle emissions used for CORSIA eligible fuels, should be used as the accepted basis for the eligibility of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies used in international aviation, in order to provide regulatory transparency, certainty, stability and assurances of environmental integrity to feedstock producers, fuels producers and financial institutions;

[...]

f) recognize the urgency and importance of scaling-up the financing to aviation decarbonization measures, and request the Council to take urgent action for implementation of ~~on~~ the near-term recommendations identified in Appendix G to enhance the existing framework and schemes on funding and financing initiatives to further support the progress towards achieving and implementing the LTAG and implementing the Global Framework on SAF, LCAF and other Aviation Cleaner energies, in particular for developing countries and States having particular needs;

g) also request the Council to set up a workstream to identify financing needs and gaps and explore ways of addressing ~~the feasibility of~~ the long-term options ~~recommendations~~ identified in Appendix G, including the feasibility aspects, and report to the 43rd Session of the ICAO Assembly ~~based on the development and maturity of such funding mechanisms and financing initiatives;~~

[...]

1. LTAG AND CAAF/3 OUTCOMES

1.1 At the 41st Session of the ICAO Assembly in October 2022, Member States adopted Assembly Resolution A41-21 with agreement on the long-term global aspirational goal (LTAG) of net-zero carbon emissions by 2050. Recognizing that cleaner energies are expected to have the largest contribution to aviation CO₂ emissions reductions, CAAF/3 held in Dubai, United Arab Emirates in November 2023 adopted an ICAO Global Framework for SAF, LCAF and Other Aviation Cleaner Energies to facilitate the global scale up in the development, production and deployment of aviation cleaner energies¹. To support the achievement of the LTAG, ICAO and its Member States strive to achieve a collective global aspirational Vision to reduce international aviation CO₂ emissions by 5 per cent by 2030, through the use of aviation cleaner energies (refer to **Appendix A** for the ICAO Global Framework²).

[...]

2. PROGRESS ON ICAO ROADMAP IMPLEMENTATION

[...]

Building Block 4 (Financing) – Advocacy & Outreach, ICAO Finvest Hub and Study to consider the establishment of a climate finance initiative or funding mechanism under ICAO

¹ CAAF/3 website: <https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Pages/default.aspx>

² China, Iraq, the Russian Federation and Saudi Arabia expressed their reservations to certain aspects of the Global Framework.

2.15 Access to financial resources is particularly crucial for the deployment of SAF and other cleaner energies for aviation, as the scaling-up of fuels in support of the LTAG, would require cumulative investments of around USD 3.2 trillion billion by 2050 (according to the ICAO LTAG Report).

[...]

2.17 ICAO is also promoting and encouraging States to use the ICAO sustainability criteria and requirements, which are the accepted basis for the eligibility of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, as a globally harmonized taxonomy to prioritize and facilitate financial access to aviation cleaner energy projects (refer to Appendix F for more information on ICAO advocacy and outreach activities).

[...]

APPENDIX C

LTAG MONITORING AND REPORTING (LMR) METHODOLOGY

1. INTRODUCTION

[...]

1.3 The LMR methodology aims to assess progress on the implementation of CO₂ emissions reduction measures towards the achievement of the collective ICAO LTAG, including the past and future CO₂ emissions reductions in all elements of the basket of measures, the cost impacts of efforts to achieve the LTAG, the impact on the development of the sector, as well as the cost impacts of climate change on international aviation, regions and countries, in particular developing countries, noting that the implementation of the tiered approach of LMR methodology need more resources and information, especially the upper tiered approach for the regional level and country level assessment.

[...]