

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для принятия представлено предложение в отношении поправок к резолюции А38-18 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", которая была пересмотрена с учетом событий, имевших место после 38-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата.

Поправки к положениям резолюции А38-18, касающимся глобальной системы рыночных мер (РМ), представлены в отдельном рабочем документе (А39-WP/52 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)").

Действия: Ассамблее предлагается принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", представленную в добавлении.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем рабочем документе Ассамблеи деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	А39-WP/28 "Доклад о Программе технической помощи ИКАО в области безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей и окружающей среды" А39-WP/51 "Гражданская авиация и окружающая среда" А39-WP/52 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" А39-WP/54 "Добровольные планы действий государств по сокращению эмиссии CO ₂ " А39-WP/55 "Текущие и будущие тенденции в области авиационного шума и авиационной эмиссии" А39-WP/56 "Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации" Дос 10022 "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 4 октября 2013 года)

1. ПОПРАВКИ К СУЩЕСТВУЮЩЕМУ СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

1.1 В добавлении к настоящему рабочему документу представлены предлагаемые поправки к резолюции A38-18 Ассамблеи, касающейся международной авиации и изменения климата, с учетом событий, имевших место после 38-й сессии Ассамблеи, но за исключением положений, касающихся глобальной системы рыночных мер (РМ).

1.2 Основные поправки к A38-18 включают:

- Пунктами преамбулы: изменен порядок следования пунктов преамбулы, с тем чтобы сгруппировать аналогичные по характеру пункты. Исключены пункты преамбулы, которые будут отражены в документе A39-WP/52, касающемся глобальной системы РМ. Отражены результаты работы Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), например, Стандарт на CO₂, блочная модернизация авиационной системы (ASBU) и будущая работа САЕР. Отражен достигнутый прогресс в области альтернативных видов топлива и добровольных планов действий государств. Дополнительно включены положения, касающиеся, например, целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), 21-й сессии Конференции Сторон (КС21) Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Парижского соглашения, а также партнерских отношений с другими организациями.
- Пункт 10: добавлена ссылка на будущую работу САЕР (т.е. учесть соответствующую долю эмиссии международной авиации в "бюджете углерода"¹ в контексте исследования практической осуществимости возможной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации).
- Пункт 12: отражает необходимость включения в добровольные планы действий государств информации в количественной форме.
- Пункты 16–26 и приложение: эти положения в A39-WP/xx по глобальной системе РМ исключены.
- Пункт 31: обновлен с целью отразить постоянное оказание помощи государствам.
- Пункт 32 с), к), п. 33 е), п), о): обновлены с целью отразить будущую работу САЕР.
- Пункты постановляющей части аналогичного характера сгруппированы вместе (например, пп. 13 и 14, пп. 28 и 29, подпункты 19 а) и b), 19 е) и f), 19 k) и l), 20 g) и h)).

¹ Согласно информации Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) для удержания прироста глобальной температуры величиной в 2 °С относительно доиндустриальных уровней до 2100 года в атмосферу можно будет выбросить примерно 1000 Гт CO₂.

ДОБАВЛЕНИЕ

Резолюция A39-XXA38-18. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО и ее государства-члены признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата,

вновь подчеркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 10 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 13 "Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями",

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

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

~~*принимая во внимание*, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году, и в свой 5-й оценочный доклад, который должен быть опубликован в 2014 году,~~

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

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,

Appendix

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

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

признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и удержание нетто-эмиссии углерода, начиная с 2020 года, на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на ее 38-й сессии в 2013 году, а также проводимую работу по изучению долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C Парижского соглашения,

признавая, что желательная цель, предусматривающая 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности, по всей вероятности, не обеспечит уровня снижения, необходимого для стабилизации, а затем уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации ~~нотребует~~ ~~рассмотреть~~ ~~необходимы~~ более масштабные цели,

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и *отмечая* коллективно объявленные Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и по уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* его принцип ~~принципы и~~ ~~положения об~~ общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих ~~возможностях~~ и тот факт, что в рамках РКИК ООН и Киотского протокола инициативу берут на себя развитые ~~страны~~ 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 и ее Киотского протокола или не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола,~~

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 деятельность в области технологий и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды топлива, а также эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии,

признавая, что благодаря существенному техническому прогрессу в авиационном секторе топливная эффективность современных воздушных судов в расчете на пассажиро-километр выросла на 80 % по сравнению с 1960-ми годами,

приветствуя согласование Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации требований по сертификации в рамках глобального сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов воздушных судов,

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 принятие на 12-й Аэронавигационной конференции в ноябре 2012 года стратегии оценки экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершенную по блоку 0 и проводимую по блоку 1,~~

принимая во внимание, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (СAAF/09), одобрила использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиации, в частности использование в среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что СAAF/09 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая на сегодняшний день пять технологий производства для сертификации альтернативных видов авиационного топлива и первый узловой аэропорт для таких видов топлива,

~~принимая во внимание прогресс, достигнутый в области доказательств признавая, что~~ технической осуществимости устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива доказана, и что для внедрения такого топлива не требуется принятие соответствующих мер политики и мер стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а

Appendix

также необходимость ~~большой~~ достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

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

~~ссылаясь~~ на резолюцию Ассамблеи А37-19, в которой Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (PM) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции А37-19, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО,

~~признавая~~ важность наличия единого подхода к разработке и реализации рамок применения PM и систем PM,

~~ссылаясь~~ на резолюцию Ассамблеи А37-19, в которой Ассамблея просила Совет изучить возможность введения глобальной системы PM для уменьшения эмиссии международной авиации,

~~принимая во внимание~~ решение Совета от 9 ноября 2012 года, в котором по результатам качественного и количественного анализа трех вариантов глобальной системы PM, оценка которых была проведена Секретариатом при поддержке со стороны экспертов по вопросам PM, Совет признал, что все три варианта технически осуществимы и могут способствовать достижению целей ИКАО в области охраны окружающей среды, а также согласие Совета с необходимостью проведения дальнейшего количественного анализа этих трех вариантов для выработки более обоснованных и четких заключений,

~~признавая~~ возможную целесообразность создания глобальной системы PM в качестве дополнительного инструмента для содействия достижению желательных глобальных целей, указанных в пункте 7,

~~принимая во внимание~~, что авиационная отрасль поддерживает учреждение единой глобальной системы компенсации выбросов углерода в противовес несогласованному набору государственных и региональных PM, рассматривая это в качестве рентабельной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

~~отмечая~~, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А37-19 А38-18 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении национальных планов действий, включая проведение региональных семинаров-практикумов и, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂" инструктивного материала, создание интерактивного веб-интерфейса, и инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET) и инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EVT),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на 8 июня 2016 года 30 июня 2013 года 6194 государства-члена, на чью долю которых приходится 78,89 % более 88 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО свои планы действий,

отмечая, что семинар ИКАО "Содействие принятию мер: авиация и изменение климата", проведенный в октябре 2012 года, продемонстрировал активное вовлечение государств-членов и международных организаций в осуществление мероприятий, касающихся планов действий государств, стал местом убеждения возможных источников финансовой поддержки деятельности в области охраны окружающей среды и создал возможность для обмена информацией и формирования партнерских связей в целях содействия оказанию государствам помощи в подготовке и осуществлении их планов действий в соответствии с определенными ими потребностями,

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,

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие, как механизм чистого развития — МЦР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

признавая необходимость контроля за важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру, и представления об этом информации,

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

1. постановляет, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией A38-17 A39-YY "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" заменяют, заменяет резолюции A37-18 A38-17 и A37-19 A38-18 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, ~~и как можно скорее дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН,~~ 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 осознании воздействия авиации и принимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- 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. подтверждает, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола, не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола;~~

54. *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;

65. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пункте 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степени, в которой развивающиеся и развитые государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;

76. *далее постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же

уровне, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и реализованы технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

87. признает, что государства – члены ИКАО предприняли или намереваются предпринять многочисленные действия в поддержку достижения коллективных желательных целей, включая модернизацию организации воздушного движения, ускорение темпов применения авиационных технологий, эффективных с точки зрения расхода топлива, а также разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и рекомендует дальнейшие усилия в этом направлении;

98. выражает согласие рассмотреть на своей 39-й 40-й сессии цель, упомянутую указанную в пункте б выше, в свете достигнутого в ее реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

109. просит Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, в частности, путем оценки доли международной авиации в глобальном бюджете углерода в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C, и посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и воздействия любых предлагаемых целей, включая воздействие на рост, а также затраты во всех странах, в особенности в развивающихся странах, с целью представления на 39-ю 40-ю сессию Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

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

121. предлагает государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2015 года 2018 года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих ~~нж~~ 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;

132. рекомендует государствам, которые уже представили ~~евон~~ планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим ~~евон~~ 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;

Appendix

~~14. рекомендует~~ государствам сделать свои планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

~~15.~~13. просит Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня ~~2015 года~~ 2018 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО;

~~16. постановляет~~, что государствам при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации следует:

- ~~а) проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами в целях достижения соглашения;~~
- ~~б) предоставлять освобождения от применения РМ на маршрутах с пунктами отправления и назначения в развивающихся государствах, доля которых в деятельности международной гражданской авиации находится ниже порогового уровня, составляющего 1 % от общих коммерческих тонно-километров деятельности международной гражданской авиации, до тех пор, пока не будет введена глобальная система;~~

~~17. просит~~ Совет рассмотреть положения *de minimis*, включая пороговый уровень *de minimis* РМ, упомянутый выше в пункте 16 б), принимая во внимание особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в приложении, для представления на рассмотрение 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году;

~~18. постановляет~~ разработать глобальную систему РМ для международной авиации, принимая во внимание работу, предусмотренную в пункте 19;

~~19. просит~~ Совет при поддержке государств-членов:

- ~~а) завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов создания глобальной системы РМ, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН;~~
- ~~б) организовать семинары, практикумы по глобальной системе для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций;~~
- ~~в) определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы;~~

включая средства, — необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пунктам 20–24 ниже, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составных элементов корзины мер, в число которых также входят разработка технологий, повышение эффективности эксплуатации и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО;

- d) представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах a), b) и c) выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;

20. ~~постановляет~~, что любая РМ должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия;

21. ~~также постановляет~~, что особые обстоятельства и соответствующие возможности государств могут быть учтены путем предоставления прав на освобождение *de minimis* от применения РМ или путем поэтапного внедрения той или иной РМ на конкретных маршрутах или рынках с незначительными объемами международной авиационной деятельности, и прежде всего тех, которые обслуживают развивающиеся государства;

22. ~~также постановляет~~, что административная нагрузка, связанная с реализацией той или иной РМ государствами или эксплуатантами воздушных судов с очень незначительными объемами международной авиационной деятельности, не должна превышать выгод, создаваемых их участием в реализации РМ, и что необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении таким государствам или эксплуатантам воздушных судов прав на освобождение от применения РМ, при одновременном сохранении экологической целостности РМ;

23. ~~также постановляет~~, что корректировка требований к эксплуатантам воздушных судов в отношении применения РМ может проводиться на основании быстрых темпов роста, скорейшего принятия мер по повышению топливной эффективности и применения специальных положений в отношении новых участников;

24. ~~далее постановляет~~, что в тех случаях, когда в результате применения РМ создаются доходы, их следует использовать в соответствии с руководящим принципом n) в приложении;

25. ~~признает~~, что в краткосрочной перспективе добровольные системы компенсации выбросов углерода представляют собой практичный подход к компенсации выбросов CO₂, и предлагает государствам поощрять своих эксплуатантов, заинтересованных в скорейшем принятии мер по использованию системы компенсации выбросов углерода, в частности, посредством использования кредитов, формируемых в рамках международно признанных систем, таких как МЧР;

26. ~~просит~~ Совет собирать информацию об объемах компенсационных закупок углерода применительно к воздушному транспорту, в том числе посредством планов действий государств, представленных в ИКАО, и продолжать разрабатывать и распространять информацию о передовой практике и средствах, таких как разработанный ИКАО вычислитель эмиссии углерода, что поможет гармонизировать процесс реализации программ компенсации выбросов углерода;

Appendix

~~27~~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;

~~28~~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;

~~29. просит Совет 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;~~

~~30~~16. признавая, что необходимо приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ из всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы оградить международную авиацию от несоразмерно больших требований к ней в этом отношении;

~~31~~17. *просит* Совет:

- a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях расширения деятельности по наращиванию потенциала и передаче технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО;
- b) ~~устанавливать новые укреплять и использовать~~ партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством ~~их планов действий, что позволит уменьшить эмиссию международной авиации~~ плана действий ИКАО в рамках программы "дружеской взаимопомощи", и облегчать развивающимся странам доступ к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2018 года и на 40-ю сессию Ассамблеи;
- c) ~~немедленно и в приоритетном порядке инициировать деятельность по разработке процесса и механизмов для содействия оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, а также облегчения доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2015 года и на 39-ю сессию Ассамблеи;~~

- dc) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;
3218. *просит* государства:
- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в 4-м оценочном докладе оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;
 - b) ~~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;~~
 - be) рассмотреть меры политики, которые могли бы способствовать поставке на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов и сотрудничать в рамках ИКАО в целях обмена информацией и разработки инструктивного материала о передовой практике, применяемой при снятии с эксплуатации воздушных судов, например утилизация воздушных судов;
 - cd) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
 - de) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
 - f) ~~ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);~~
 - eg) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
 - fh) внедрять ~~внутри своих~~ в национальных администрациях координированный подход в целях ~~принятия~~ отношения мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, развертывания производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для

авиации, в том числе устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, в соответствии с национальными обстоятельствами;

g) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;

h) i) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов с учетом устойчивого развития государств;

h) j) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать следующее уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;

i. — уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла;

ii. — предотвращение отрицательных последствий для районов, представляющих особую важность с точки зрения биологического разнообразия, охраны природы и выгод, получаемых людьми от экосистем, в соответствии с международными и национальными нормами регулирования;

iii. — поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;

i) k) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и сотрудничать в рамках ИКАО и других соответствующих международных органов в обмене информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам согласования критериев устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива;

l) — совместно осуществлять при помощи ИКАО и других соответствующих международных организаций обмен информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам устойчивого производства альтернативных видов топлива для авиации;

3319. просит Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;
- d) ~~дать необходимые рекомендации и указания региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи 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 их различных программ;~~
- e) ~~принять как можно скорее сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов разработать глобальный стандарт на CO₂ для воздушных судов, поставив целью завершение аналитической работы к концу 2015 года и принятие стандарта Советом в 2016 году;~~
- f) ~~продолжить разработку соответствующих показателей топливной эффективности, включая показатели для международной деловой авиации, и определить и обновлять среднесрочные и долгосрочные технические и эксплуатационные цели в области потребления топлива воздушными судами;~~
- g) ~~обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося совершенствования ОрВД и других эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана ИКАО (ГАНП), рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах;~~
- h) ~~уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана ИКАО и рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах, в целях уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ гражданской авиации;~~

- hi) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и рекомендации для оценки выгод, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения ОрВД, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- ij) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в дальнейшей деятельности под эгидой ИКАО в области разработки устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнерских связей и определению политики, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;
- jk) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- kl) ~~продолжать осуществлять сбор информации о достигнутом прогрессе в области альтернативных видов топлива для авиации, в том числе посредством планов действий государств, в целях формирования общего представления о будущем использовании альтернативных видов реактивного топлива и учета изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы вести оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей;~~
- lm) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов для преодоления рыночных проблем на начальном этапе;
- m) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех (SE4ALL)", с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;
- n) ~~выявлять отслеживать и распространять соответствующую информацию о потенциальных последствиях изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры и определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью;~~
- o) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение

~~— Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (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 искажение рыночного равновесия;~~
- ~~h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;~~
- ~~i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;~~
- ~~j) РМ не должны налагать неуместное экономическое бремя на международную авиацию;~~
- ~~k) РМ должны содействовать соответствующему доступу ко всем рынкам углерода;~~
- ~~l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO₂;~~
- ~~m) РМ должны включать положения *de minimis*;~~
- ~~n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;~~
- ~~o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;~~
- ~~p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.~~