

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**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 A39-2 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 39-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата.

После принятия Ассамблей пересмотренная резолюция A39-2 вместе с пересмотренной резолюцией A39-1 и пересмотренной резолюцией A39-3 Ассамблеи будут представлять собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды.

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 "Охрана окружающей среды" |
| <i>Финансовые последствия</i> | Упомянутая в настоящем документе деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов |
| <i>Справочный материал</i> | Дос 10075 "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 6 октября 2016 года) A40-WP/55 "Международная авиация и изменение климата" A40-WP/54 "Определенные ИКАО глобальные тенденции в области окружающей среды. Текущие и будущие уровни авиационного шума и эмиссии" |

1. ПОПРАВКИ К СУЩЕСТВУЮЩЕМУ СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

1.1 В добавлении к настоящему рабочему документу представлены предлагаемые поправки к резолюции А39-2 Ассамблеи, касающейся международной авиации и изменения климата, с учетом событий, имевших место после 39-й сессии Ассамблеи.

1.2 Основные поправки к А39-2 включают:

- a) в большинстве случаев прекращено использование термина "альтернативное" авиационное топливо и внесены соответствующие корректировки;
 - b) положения преамбулы: отражены результаты работы Совета ИКАО и его Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), например, Стандарт на эмиссию CO₂, блочная модернизация авиационной системы (ASBU) и глобальное исследование топливной эффективности. Добавлено положение о проведении семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам. Отражен прогресс в области авиационного топлива, в том числе итоги второй Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/2). Также отражена обновленная информация об инициативе, касающейся национальных планов действий;
 - c) в постановляющей части некоторые пункты А39-2 перемещены и объединены по соответствующим темам (пункты 20 и 21 – по авиационным технологиям, пункты 22 и 23 – по эксплуатационным усовершенствованиям и пункты 24 и 25 – по устойчиво производимым видам авиационного топлива);
 - d) пункты 22 и 23 в теме эксплуатационных усовершенствований: добавлено упоминание деятельности ИКАО, связанной с "зелеными" аэропортами и комплектом документации по вопросам экологичного аэропорта;
 - e) пункты 24 и 25 в теме устойчиво производимых видов авиационного топлива: отражена текущая работа ИКАО, касающаяся критериев устойчивости производства видов авиационного топлива, а также дальнейшая работа по осуществлению решений СААФ/2 в целях обновления концептуального видения ИКАО на период до 2050 года;
 - f) пункт 26 в рамках темы адаптации и устойчивости к последствиям изменения климата: упомянута разработка инструктивного материала по оценке рисков изменения климата.
-

ДОБАВЛЕНИЕ

Резолюция A4039-XX2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

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

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

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 14 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 13 "*Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями*",

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "*Авиация и глобальная атмосфера*", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

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

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

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

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

Appendix

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,

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 и 39-й сессиях в 2013 и 2016 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 и дальнейшего 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 уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* его принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

признавая, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не превосходит результатов этих переговоров, и не 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 и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды авиационного топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии,

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

приветствуя утверждение ~~принятие~~ Советом в марте 2017 года ~~соглашения, достигнутого в Комитете по защите окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов,~~

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

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

приветствуя оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и ~~проводимую по~~ блоку 1, и результаты первого глобального исследования эффективности горизонтального полета,

приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года и мае 2019 года;

принимая во внимание, что ~~первая~~ Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (СААФ/1)~~(СААФ/09)~~, одобрила использование устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного топлива ~~в авиации~~, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что СААФ/1 ~~СААФ/09~~ разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая имеющиеся на сегодняшний день ~~шесть~~ ~~нять~~ возможных путей для сертификации устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного топлива и ~~большее~~ количество аэропортов, занимающихся регулярным распределением ~~первый~~ ~~узловой~~ аэропорт для таких видов топлива,

также принимая во внимание, что вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (СААФ/2), приняла рекомендации и утвердила декларацию, в том числе концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, в качестве обновляемого документа на будущее для замены значительной части авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году;

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

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

Appendix

также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

признавая, что критерии устойчивости, сертификация устойчивости и оценка эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла рассматриваются как часть работы по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA),

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

напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (PM) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям A38-18 и A39-2 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи A39-2/A38-18 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 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 (EVT) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на июнь 2019 года 8 июня 2016 года 114 94 государств-членов, на долю которых приходится более 9388% объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

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

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

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

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

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО 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 ~~A40-XXA39-1~~ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией ~~A40-XXA39-3~~ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) ~~Глобальная система рыночных мер (PM)~~" заменяют резолюции ~~A39-1, A39-2 и A39-3~~ ~~A38-17 и A38-18~~ 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 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

Appendix

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;

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

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей ~~41-й~~**40-й** сессии цель, указанную в пункте 6 выше, в свете достигнутого в ее реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

9. *просит* Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на ~~41-й~~**40-й** сессии Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

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

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу ~~июня 2018 года~~**июня 2021 года**, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих соответствующие национальные возможности и

обстоятельства, количественную информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

12. *рекомендует* государствам, которые уже представили планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим планы действий, а также делать представленные планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

13. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2021 года ~~июня 2018 года~~ в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

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

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

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ от всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

17. *просит* Совет:

- a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях расширения деятельности по наращиванию потенциала и передаче технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО;
- b) устанавливать новые партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам

ИКАО, в том числе посредством плана действий ИКАО в рамках программы "дружеской взаимопомощи", и облегчать развивающимся странам доступ к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу ~~2021~~ 2018-года и на 41-ю ~~40-ю~~ сессию Ассамблеи;

- c) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

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

19. *просит* Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;
- d) оказывать помощь государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;

~~2018~~. *просит* государства:

- a) ~~б)~~ рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу 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, утилизации воздушных судов;

- b) ~~e)~~ ~~е)~~ увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий ~~к 2020 году;~~

2149. *просит* Совет:

- a) ~~e)~~ ~~е)~~ ~~принять обновлять как можно скорее~~ сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов ~~надлежащим образом;~~
- b) ~~f)~~ ~~ф)~~ обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

2248. *просит* государства:

- a) ~~d)~~ ~~д)~~ 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);
- b) ~~e)~~ ~~е)~~ устранить юридические, экономические и другие организационные препятствия, а также в области авиационной безопасности, для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
- c) ~~осуществлять совместную работу в рамках ИКАО для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "зеленых" аэропортов;~~

2349. *просит* Совет:

- a) ~~g)~~ ~~г)~~ 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, ~~и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах;~~
- b) ~~h)~~ ~~h)~~ продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- c) ~~постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зеленых" аэропортов, на котором освещались бы такие темы, как "умные" здания,~~

возобновляемые источники энергии, "зеленая" мобильность, устойчивость к изменению климата, 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 остальные компоненты комплекта документации по вопросам экологичного аэропорта;

24.18 просит государства:

- a) ф) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;
- b) г) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые ~~альтернативные~~ виды авиационного топлива;
- c) h) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов с учетом устойчивого развития государств;
- d) i) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех ~~альтернативных~~ видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;
- e) j) ~~принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и продолжать сотрудничать в рамках ИКАО в разработке критериев устойчивости видов авиационного топлива в увязке с внедрением CORSIA и других соответствующих международных органов в обмене информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам согласования критериев устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива;~~

25.19. просит Совет:

- a) i) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие

в обмене информацией и передовой практикой, а также в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнерских связей и определению принципов, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые ~~альтернативные~~ виды авиационного топлива;

- b) j) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- c) k) продолжать формировать общее представление о будущем использования устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного реактивного топлива и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей;
- d) l) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного топлива, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;
- e) 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;
- f) продолжать проводить обзоры для непрерывной оценки прогресса в разработке и внедрении устойчиво производимых видов авиационного топлива, в том числе в формате регулярных практикумов и семинаров, в рамках подготовки к созыву СААФ/3 не позднее 2025 года в целях обновления концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года путем включения количественной доли SAF, которая подлежит использованию к 2050 году;

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

27.19 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.