



A40-WP/574  
EX/245  
30/09/19

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

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 16 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

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

16.1 На своем 5-м и 6-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области международной авиации и изменения климата (рабочие документы WP/55 и 58). На основе этих докладов о ходе работы Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A39-2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/58). Кроме того, государства и наблюдатели представили 21 рабочий документ: WP/80 Revision No. 1, 81, 102, 176, 194, 266, 269, 273, 274, 277, 323, 354, 411, 413, 510, 525, 526, 531, 560 Revision No. 1, 561 и 605.

16.2 Совет представил доклад (WP/55) о результатах работы ИКАО по комплексу мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, относящихся к авиационным технологиям и стандартам, эксплуатационным усовершенствованиям и устойчиво производимым видам топлива, а также обновленную информацию о планах действий государств и связанных с ними проектах ИКАО по оказанию помощи, осуществляемых в партнерстве с другими международными организациями.

16.3 К примеру, в документе WP/55 сообщается о принятии нового Стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов в виде нового тома III *"Эмиссия CO<sub>2</sub> самолетов"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*. В нем также резюмируются основные выводы анализа потенциальных преимуществ сокращения CO<sub>2</sub>, возникающих в результате внедрения модулей блока 0 и блока 1 стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU), и результаты первого глобального анализа эффективности горизонтального полета. Также в документе говорится об организации семинаров ИКАО по экологичным аэропортам для обмена информацией о передовой практике в области наземного обслуживания, мобильности в контролируемой и неконтролируемой зонах, возобновляемых источников энергии, взаимодействия с населением и представления отчетности. В документе упоминаются результаты Второй Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/2), в частности концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, предполагающее замену значительной доли авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году, а также организация в 2019 году первого семинара ИКАО для подведения промежуточных итогов.

16.4 В документе WP/55 также представлена обновленная информация об инициативе ИКАО в отношении планов действий государств. ИКАО продолжала взаимодействовать с государствами-членами в целях содействия разработке и обновлению их планов действий, и на сегодняшний день 116 государств-членов добровольно представили в ИКАО свои планы действий. В этой связи в документе описаны различные мероприятия по наращиванию потенциала, включая организацию семи семинаров ИКАО и обновление *Инструктивного материала по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>* (Doc 9988). В документе также сообщается об успешном завершении двух проектов ИКАО по оказанию помощи, осуществлявшихся в партнерстве с Европейским союзом (ЕС) и с Программой развития Организации Объединенных Наций и Глобальным экологическим фондом (ПРООН – ГЭФ).

16.5 Комитет был проинформирован о продолжении сотрудничества ИКАО с другими международными организациями, занимающимися вопросами изменения климата, в том числе с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). В этой связи Комитет также отметил, что 23 сентября 2019 года был проведен Саммит ООН по мерам в области изменения климата с целью повышения масштаба задач на глобальном уровне и активизации действий по борьбе с изменением климата и что ИКАО была представлена на Саммите.

16.6 Комитет признал прогресс, достигнутый в период после окончания 39-й сессии Ассамблеи по каждому из элементов комплекса мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, и согласился с тем, что Организации следует оказывать содействие в области координации, поддержки и мониторинга действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и представить доклад о достигнутом прогрессе до проведения следующей Ассамблеи.

16.7 Комитет также согласился с тем, что Ассамблея может призвать ИКАО продолжать сотрудничать с другими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями, представляя информацию о текущих и будущих мерах, связанных с эмиссией CO<sub>2</sub>, и обеспечивая ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации.

16.8 В документе WP/58 Совет представил предложение о внесении изменений в резолюцию A39-2 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*, которая была пересмотрена в свете описанных в документе WP/55 событий в области международной авиации и изменения климата, имевших место после 39-й сессии Ассамблеи.

16.9 В документе WP/80 Revision No. 1 Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) описала работу, проделанную государствами – членами КОСЕСНА по обновлению Плана действий по уменьшению эмиссии международной авиации в Центральной Америке. В нем приводится оценка эмиссии, генерируемой в результате деятельности эксплуатантов воздушных судов, имеющих сертификаты эксплуатанта (АОС), выданные одним из государств региона, и описаны перспективы применения комплекса мер, которые подлежат поэтапной реализации в регионе.

16.10 В документе WP/102 Финляндия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) выразила их поддержку корзине мер ИКАО, признавая, что использование устойчиво производимых видов авиационного топлива в сочетании с появлением полностью электрических и гибридных электрических воздушных судов может способствовать существенному уменьшению воздействия авиации на климат. В документе также приветствуется достигнутый прогресс и содержится призыв к Ассамблее принять меры к обновлению концептуального видения ИКАО на период до 2050 года, включив в него желательную количественную цель на 2050 год. В документе описаны основные проблемы, связанные с внедрением устойчиво производимых видов авиационного топлива, и содержится настоятельный призыв к ИКАО и ее государствам-членам рассмотреть вопрос о принятии более действенных мер политики, с тем чтобы стимулировать инвестиции и содействовать созданию рынка конкурентоспособных устойчиво производимых видов авиационного топлива. В документе

подчеркивается, что для уменьшения воздействия международной авиации на изменение климата важно установить амбициозный долгосрочный ориентир, и содержится призыв к ИКАО согласовать долгосрочную цель для международной авиации, соответствующую заявленной в Парижском соглашении цели ограничения повышения температуры уровнем 1,5 °С.

16.11 В документе WP/176 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени ее 54 государств-членов подчеркнула, что 12 африканских государств-членов получили пользу от совместного проекта ИКАО и ЕС по оказанию помощи, который продемонстрировал важность программ оказания помощи для успешного достижения цели охраны окружающей среды. Благодаря проекту ИКАО – ЕС по оказанию помощи эти 12 африканских государств-членов представили в ИКАО тщательно разработанные планы действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. В документе отмечается, что другим африканским государствам-членам еще предстоит получить помощь от таких программ в реализации выбранных смягчающих мер, и содержится призыв к государствам-членам и Секретариату ИКАО финансировать аналогичные программы и создать постоянную программу по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области охраны окружающей среды для государств-членов.

16.12 В документе WP/411 Гватемала и государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) осветили достигнутый прогресс в области подготовки и обновления планов действий государств, а также в развитии синергизма между ведомствами гражданской авиации и ключевыми заинтересованными сторонами в их совместной деятельности по сокращению эмиссии. Они также отметили, что государства региона будут внедрять различные смягчающие меры по минимизации потребления топлива и сокращению эмиссии, а также выразили свою поддержку итогам СААФ/2 и признали необходимость соединения различных звеньев производственной цепочки устойчиво производимых видов авиационного топлива, что требует соответствующих скоординированных действий государственного и частного секторов.

16.13 В документе WP/266 Кения представила краткое описание своего опыта и достигнутого прогресса в области сбора данных, мониторинга и представления информации об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации. Эта деятельность осуществлялась в рамках ряда инициатив, предпринятых Кенией для обновления и улучшения ее добровольного плана действий по смягчению последствий воздействия авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>. Кения осветила свои достижения на сегодняшний день, а также ключевую роль, которую должна продолжать играть программа ИКАО по наращиванию потенциала.

16.14 В документе WP/269 Мексика выразила свою поддержку достигнутому за предшествующий трехлетний период прогресса по каждому элементу корзины мер ИКАО. Она заявила о своей поддержке ежегодных обзорных семинаров ИКАО по вопросам количественной оценки в рамках реализации концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, а также работы ИКАО по продвижению и развитию инновационных технологий сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>, таких как электрические и гибридные воздушные суда, которые вносят важнейший вклад в изучение долгосрочных возможностей сокращения эмиссии в международном авиационном секторе. Мексика призвала другие государства-члены сообщать о реализуемых ими мерах по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационной сфере путем разработки и уточнения государственных планов действий при осуществляемой ИКАО поддержке и наращивании потенциала.

16.15 В документе WP/323 Доминиканская Республика подчеркнула роль ИКАО в оказании помощи государствам в рамках успешной модели сотрудничества, которая может быть принята другими государствами-членами, в основном – развивающимися государствами. Она отметила, что проект ИКАО и ЕС в области наращивания потенциала совместно с ПРООН и ГЭФ, в числе прочих, продемонстрировал важность программ оказания помощи для успешного достижения целей и задач в области охраны окружающей среды в глобальном масштабе. Доминиканская Республика настоятельно рекомендовала государствам-членам и Секретариату ИКАО учредить для государств-членов постоянную программу оказания помощи и наращивания потенциала в области охраны окружающей среды.

16.16 В документе WP/413 Доминиканская Республика приветствовала инициативу ИКАО в отношении планов действий государств и рассказала о своем опыте представления в ИКАО трех вариантов своего плана действий, что продемонстрировало ее лидерство в области экологического управления и в принятии различных мер по уменьшению выбросов, в частности в аэропортах.

16.17 В документе WP/194 Международный совет аэропортов (МСА), Организация гражданского аэронавигационного обслуживания (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА), Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемые Группой действий по воздушному транспорту (АТАГ), выразили решимость добиваться сокращения эмиссии с помощью технических мер, применения устойчиво производимого авиационного топлива, эксплуатационных и инфраструктурных мер и отметили усилия, прилагаемые отраслью для достижения своей краткосрочной цели в деле сохранения климата. Было высказано мнение о том, что Совету во взаимодействии с отраслью следует разработать долгосрочную цель в области климата для международной гражданской авиации для принятия ее на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

16.18 В документе WP/273 ИВАС отметил, что в сфере деловой авиации началась реализация инициатив, цель которых – поощрение использования устойчиво производимых видов авиационного топлива, и что информационные и демонстрационные мероприятия и публикация Руководства эксплуатанта ориентированы на улучшение понимания важности устойчиво производимых видов авиационного топлива и повышение осведомленности об этом топливе, а также на стимулирование производства устойчиво производимых видов авиационного топлива и его применения эксплуатантами воздушных судов деловой авиации.

16.19 Комитет принял к сведению 11 рабочих документов, представленных для информации. На заседаниях их не представляли, но их краткое содержание приводится ниже.

16.20 В документе WP/81 Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) описала свою работу по улучшению состояния окружающей среды путем разработки руководящих указаний под названием "Зеленая книга".

16.21 В документе WP/605 Китай и Российская Федерация представили совместное заявление о создании основанного на принципе беспристрастности эффективного глобального механизма по вопросам международной авиации и изменения климата.

16.22 В документе WP/274 Доминиканская Республика изложила свои подходы к стратегическому планированию для содействия устойчивому развитию авиационного сектора государства.

16.23 В документе WP/510 Индонезия осветила важность прогресса, достигнутого в области охраны окружающей среды.

16.24 В документе WP/525 Япония представила свои планы адаптации и усилия по введению экологических мер в целях борьбы с изменением климата, а также отметила важные моменты в связи с проведением соответствующей политики.

16.25 В документе WP/526 Германия представила текущий обзор концепции изготовления устойчиво производимого реактивного топлива с использованием дополнительного возобновляемого электричества – так называемую концепцию "электричество в жидкость" (PtL).

16.26 В документе WP/531 Соединенные Штаты Америки представили информацию о достигнутых результатах в области повышения эффективности авиации и о продолжающихся исследованиях и разработках в целях усовершенствования технологий, операций и устойчиво производимого авиационного топлива, осуществляемых правительством и авиационным сектором государства.

16.27 В документе WP/277 Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ICSA) отметила безотлагательную необходимость для всех государств и секторов вносить вклад в достижение целей, установленных Парижским соглашением и подкрепленных недавним специальным докладом МГЭИК о последствиях глобального потепления на 1,5 °C, при этом отмечая, что Международная морская организация (ИМО) недавно согласовала долгосрочную цель в области климата для международного морского сектора. ICSA также уточнила предложенный график согласования ИКАО долгосрочной цели для международного авиационного сектора, установив срок не позднее 41-й Ассамблеи в 2022 году.

16.28 В документе WP/354 МСА представил обзорную информацию по аэропортам и взгляды МСА на вопросы охраны окружающей среды, включая эмиссию CO<sub>2</sub> и адаптацию к изменению климата, а также подчеркнул поддержку МСА работе ИКАО в области охраны окружающей среды, осуществляемой посредством САЕР и другими способами.

16.29 В документе WP/560 Revision No. 1 ICSA представила подготовленную ей информацию об основанном на подходе "снизу вверх" глобальном кадастре эмиссии CO<sub>2</sub> для 2018 календарного года.

16.30 В документе WP/561 ICSA изложила свое видение развития международной авиации с "нулевым воздействием на климат" к 2050 году.

16.31 Комитет признал прогресс, достигнутый в рамках инициативы ИКАО по реализации планов действий государств, и согласился с тем, что Секретариату ИКАО следует продолжать активизировать деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи в подготовке и осуществлении планов действий государств по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, включая организацию семинаров и учебных мероприятий, предоставление руководящих

указаний и инструментов, облегчающих доступ к финансовым ресурсам и экспертам, а также подготовку технико-экономических обоснований, особенно в развивающихся государствах и малых островных развивающихся государствах.

16.32 Комитет также согласился с необходимостью поощрять расширение партнерских связей между государствами для оказания помощи тем, кто еще не подготовил или не усовершенствовал свои планы действий государств, в том числе в рамках программы ИКАО "Товарищеское партнерство" по оказанию помощи в разработке планов действий государств.

16.33 Комитет также принял к сведению предложения некоторых государств-членов о выделении дополнительных ресурсов на разработку государственных планов действий по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, а также на подготовку технико-экономических обоснований и осуществление мер по нейтрализации эмиссии CO<sub>2</sub>, например путем налаживания дополнительных партнерских связей между ИКАО, государствами-членами и международными организациями.

16.34 Что касается устойчиво производимых видов авиационного топлива, то Комитет отметил ряд сохраняющихся проблем, связанных с внедрением таких видов авиационного топлива в коммерческих масштабах. В этой связи он согласился с тем, что государствам-членам следует поддерживать работу, связанную с концептуальным видением ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, в том числе организацию ежегодных обзорных семинаров ИКАО. Комитет также подчеркнул стоящую перед ИКАО необходимость в обеспечении площадки для обмена информацией и содействия лучшему пониманию проблемы низкоуглеродного авиационного топлива.

16.35 Что касается долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, то Комитет отметил, что в представленный Советом ИКАО документ WP/55 была включена просьба предоставить 41-й сессии Ассамблеи информацию о дальнейшей работе относительно осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели, как предусмотрено п. 9 резолюции A39-2. Он также отметил единство мнений государств о том, что в преддверии 41-й сессии Ассамблеи ИКАО работа над долгосрочной глобальной желательной целью должна носить приоритетный характер, признавая при этом некоторые расхождения во мнениях относительно подходов к разработке такой долгосрочной желательной цели (в соответствии с подходом "сверху вниз" или "снизу вверх").

16.36 Комитет напомнил о том, что Генеральный секретарь ООН созвал Саммит ООН по климату в целях повышения масштабности связанных с климатом действий всех стран и всех отраслей и что ИКАО принимала в нем участие для того, чтобы подчеркнуть важность объединений и партнерств для ускорения внедрения экологически чистых технологий и инноваций, которые будут способствовать дальнейшему сокращению авиационной эмиссии в долгосрочной перспективе. Комитету напомнили, что на Ярмарке инноваций ИКАО, проходившей в Монреале 22–23 сентября 2019 года, были продемонстрированы ориентированные на охрану окружающей среды инновационные технологии и решения в области возобновляемых источников энергии, которые являются важными условиями изучения долгосрочных возможностей сокращения эмиссии в международной авиационной отрасли.

16.37 Были высказаны дополнительные мнения о том, что в свете призыва к более решительным и неотложным действиям, прозвучавшего на Саммите ООН по климату и недавних молодежных климатических забастовках, одна из которых прошла в Монреале 27 сентября 2019 года, в п. 9 резолюции A39-2 следует четко указать на настоятельную необходимость принятия долгосрочной глобальной желательной цели. Некоторые государства высказали мнение, что в случае внесения изменений в резолюцию A39-2 необходимо будет также рассмотреть вопрос о внесении поправок в другие пункты, помимо п. 9.

16.38 Комитет пришел к выводу о том, что, хотя он решил не вносить никаких дальнейших изменений в обновленную резолюцию A39-2, предложенную Советом в добавлении к документу WP/58, следует предоставить следующие уточнения о важности работы Совета над конкретными предложениями в отношении долгосрочной глобальной желательной цели:

Совету при технической поддержке САЕР и в консультации с государствами, представителями отрасли и другими соответствующими заинтересованными сторонами следует в приоритетном порядке выполнять работу по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> для международной авиации и представить варианты для рассмотрения на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Наряду с этим Совету следует также подготовить дорожную карту в отношении вариантов достижения долгосрочной глобальной желательной цели, опираясь на текущие и планируемые инициативы и действия, включая инновационные технологии, и партнерские отношения между государствами и отраслью, предоставляя при этом необходимую поддержку нуждающимся государствам в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания", в частности в области создания потенциала и оказания необходимой помощи.

16.39 При рассмотрении обновленной резолюции A39-2 явное большинство государств заявили о своей поддержке текста проекта резолюции, предлагаемого в добавлении к документу WP/58, без каких-либо дальнейших изменений, в то время как Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную несколькими государствами, включая ту, которая отражена в документе WP/605. После устных заявлений, сделанных некоторыми государствами-членами, письменные материалы для заседания были представлены тремя государствами-членами и размещены на сайте ИКАО.

16.40 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 16/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата**

Ассамблея,

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

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

*признавая*, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 14 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 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 CO<sub>2</sub>, 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),

*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 °С и 1,5 °С 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 CO<sub>2</sub> в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по 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 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* принятие Советом в марте 2017 года сертификационного Стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>,

*приветствуя* оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и 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 (СAAF/1), одобрила использование устойчиво производимых видов авиационного топлива, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

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

*также принимая во внимание*, что Вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (СAAF/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 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 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 А37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции А37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям А38-18 и А39-2 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

*отмечая*, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А39-2 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (МАС),

*с удовлетворением отмечая*, что по состоянию на июнь 2019 года 114 государств-членов, на долю которых приходится более 93 % 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 А40-XX "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды.

*Общие положения, шум и качество местного воздуха"* и резолюцией A40-XX "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*" заменяют резолюции A39-1, A39-2 и A39-3 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 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 видов авиационного топлива, и *поощряет* дальнейшие усилия в этом направлении;

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей 41-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 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 CO<sub>2</sub> международной авиации;

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу 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 в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>;

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

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> от всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

17. *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 года и на 41-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;

20. *просит* государства:

- a) 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) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий;

21. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов надлежащим образом;
- b) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

22. *просит* государства:

- a) 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) 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;

23. *просит* Совет:

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

- a) 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 видов авиационного топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;

- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива;
- c) 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) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;
- e) принимать меры по обеспечению устойчивости производства видов авиационного топлива, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства;

25. *просит* Совет:

- a) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнерских связей и определению принципов, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива;
- b) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- c) продолжать формировать общее представление о будущем использовании устойчиво производимых видов авиационного топлива и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей;
- d) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся устойчиво производимых видов авиационного топлива, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;

- e) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;
- f) продолжать проводить 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 CAAF/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. *просит* Совет выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, 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. *просит* Совет продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

### Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации:

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;
- h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) РМ не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO<sub>2</sub>;
- m) РМ должны включать положения de minimis;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;
- p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.