



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

**ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ИКАО ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ
ВИДАМ ТОПЛИВА (CAAF/3)**

Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года

- Пункт 2 повестки дня. Поддержка политики по содействию развитию и внедрению более чистых источников энергии для авиации
- Пункт 3 повестки дня. Оказание помощи и наращивание потенциала в области более чистых источников энергии
- Пункт 4 повестки дня. Финансирование более чистой энергетики
- Пункт 5 повестки дня. Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы

**МНЕНИЯ ЧЛЕНОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОАЛИЦИИ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ
ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (IACAS) ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОБАЛЬНОЙ
РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЫ В ОТНОШЕНИИ SAF, LCAF И ДРУГИХ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ
ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ**

(Представлено Австрией, Германией, Грецией, Данией, Доминиканской Республикой, Италией, Канадой, Кенией, Нидерландами, Норвегией, Республикой Корея, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Тринидадом и Тобаго, Финляндией, Францией, Чехией, Швейцарией, Швецией, Японией и Европейским союзом)

АННОТАЦИЯ

В данном документе содержится призыв к согласованию амбициозной глобальной количественной концепции разработки и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), низкоуглеродного авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии для авиации, которая соответствует долгосрочной глобальной цели ИКАО (LTAG) для международной авиации, предусматривающей нулевой уровень эмиссии углерода в 2050 году. Настоящим документом члены Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат (IACAS) хотят выразить и подтвердить приверженность авиационного сектора устойчивому росту, защите окружающей среды, наращиванию потенциала и поддержке государств, наиболее уязвимых к изменению климата.

Действия Конференции приводятся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная коалиция по преодолению воздействия авиации на климат (IACAC или Коалиция) была создана 10 ноября 2021 года на саммите COP26 в Глазго, посвященном изменению климата. Коалиция является открытой группой, в которую могут войти любые государства – члены ИКАО или организации-наблюдатели, поддерживающие цели и обязательства Коалиции¹. Члены Коалиции обязуются продвигать амбициозные действия по сокращению авиационной эмиссии CO₂ такими темпами, которые соответствуют усилиям, направленным на ограничение роста средней глобальной температуры до 1,5 °C. На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО члены Коалиции решительно выступили за достижение амбициозной глобальной долгосрочной цели (LTAГ) по эмиссии CO₂ международной авиации; обеспечение максимальной эффективности Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA); содействие разработке и внедрению устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF); содействие разработке и внедрению новых авиационных технологий, а также обеспечение более экологичных полетов.

1.2 Члены Коалиции внимательно следили и принимали участие в открытых дискуссиях на консультативном мероприятии ИКАО по подготовке итогов работы перед проведением СAAF/3, которое состоялось 25–26 сентября 2023 года. Члены коалиции приветствуют работу, проделанную Комитетом ИКАО по климату и окружающей среде (СЕС) по подготовке проекта Глобальной рамочной программы ИКАО в отношении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, представленной в документе "Возможные результаты СAAF/3 для рассмотрения на консультациях по подготовке СAAF/3". Несмотря на то, что необходимо доработать составляющие эту программу структурные элементы, члены коалиции отмечают интересный и позитивный подход, проявленный государствами в ходе консультаций, на которых в целом была выражена поддержка идеи создания Глобальной рамочной программы, включающей количественный элемент. Члены Коалиции также приветствуют начатую Секретариатом ИКАО работу над инициативой "Центр финансовых инвестиций", направленной на облегчение доступа к финансированию, необходимому для достижения амбициозных результатов.

1.3 Следует обеспечить баланс между воздушным транспортом и окружающей средой и сохранить значение авиации как важнейшего вида экономической деятельности, имеющего ключевое значение для коммерческой деятельности и отношений в международном сообществе. Поэтому на этой Третьей конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/3) Коалиция продолжает выступать за амбициозную концепцию развития авиации, чтобы стимулировать потенциал нашего сектора к устойчивому росту и, таким образом, внести свой вклад в защиту окружающей среды, включая государства, наиболее уязвимые к последствиям глобального потепления. Члены Коалиции подчеркивают важность включения амбициозной количественной концепции в Глобальную рамочную программу в качестве результата СAAF/3. Это будет рассматриваться как существенный стимул к конкретным действиям по декарбонизации авиационного сектора, и с этой целью мы поддерживаем инициативу ИКАО *Ни одна страна не остается без внимания* и будем продолжать вносить вклад в усилия по наращиванию потенциала и подготовке кадров, а также поддерживать доступ к финансированию.

¹ Декларация Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат
<https://www.gov.uk/government/publications/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition>

2. МНЕНИЯ ЧЛЕНОВ ИАСАС О ГЛОБАЛЬНОЙ РАМОЧНОЙ ПРОГРАММЕ СAAF/3

2.1 В рамках Глобальной рамочной программы члены Коалиции поддерживают глобальную количественную концепцию использования SAF и других более чистых источников энергии для авиации, которая соответствует принятой ИКАО LTAG для международной авиации, предусматривающей нулевую эмиссию углерода в 2050 году. Этот структурный элемент Глобальной рамочной программы даст столь необходимую отрасли, инвесторам и общественности уверенность в том, что авиационное сообщество привержено амбициозному курсу на декарбонизацию и количественно оценивает потребность в более чистых источниках энергии. Эта глобальная количественная концепция в отношении SAF и более чистых источников энергии для авиации должна:

2.1.1 Быть единой глобальной амбициозной целью в соответствии с LTAG, предусматривающей нулевую эмиссию углерода в 2050 году, которая является коллективной, перспективной и не устанавливает конкретных целей для отдельных государств. Отсюда следует, что любая количественная концепция в отношении более чистых источников энергии для авиации также должна быть коллективной, целевой и не налагать никаких обязательств на отдельные государства или регионы. Она не должна интерпретироваться как мандат или ожидание национального мандата, если только государства не выберут этот путь самостоятельно. Количественная концепция также не является новым обязательством в дополнение к LTAG. Скорее, это просто уточнение того вклада, который SAF и более чистые источники энергии для авиации должны внести в реализацию LTAG, опираясь на технико-экономическое обоснование LTAG. Глобальная рамочная программа будет включена в резолюцию только в случае ее принятия на 42-й сессии Ассамблеи;

2.1.2 Быть амбициозной в рамках сценариев, представленных в *Докладе ИКАО об осуществимости LTAG по сокращению эмиссии CO₂ международной гражданской авиации* (Доклад по LTAG), опираясь на тот факт, что SAF и другие более чистые источники энергии для авиации будут играть важную роль в достижении предусмотренных целей декарбонизации. Доклад LTAG опирался на последние технические данные, полученные в результате участия более 280 экспертов, которые представляли широкий спектр экспертных знаний и отражали сбалансированное географическое представительство. В докладе LTAG изложены три комплексных сценария потенциального сокращения эмиссии CO₂ в авиационном секторе, отличающихся по степени их готовности, достижимости и амбициозности. Члены Коалиции выступают за достижение амбициозной цели 2050 года на основе комплексного сценария 3, согласно которому проблема сокращения небольшой остаточной эмиссии будет решаться с помощью других мер, отличных от тех, которые рассматриваются в исследовании;

2.1.3 Использовать надежную систему показателей или набор показателей, которые дают дополнительный стимул для выбора способов производства топлива с наибольшим потенциалом сокращения эмиссии, тем самым охватывая все виды топлива, способные внести свой вклад в достижение целей по сокращению эмиссии. В ходе обсуждений, предшествовавших СAAF/3, члены Коалиции поддержали применение параметра 6 (процент сокращения эмиссии CO₂ за счет использования более чистых источников энергии) и параметра 7 (средняя массовая углеродоемкость топлива в гCO₂е/МДж), поскольку они позволяют всем способам производства топлива, отвечающим критериям устойчивости ИКАО, внести вклад в реализацию концепции пропорционально их эмиссионной интенсивности.

2.1.4 Определить реальную стратегию с ориентирами на перспективу до 2050 года, которая обеспечит значимый прогресс в краткосрочной и среднесрочной перспективе при условии совместимости SAF с используемыми в настоящее время воздушными судами.

2.2 Члены Коалиции поддерживают Глобальную рамочную программу, которая устанавливает политику, меры и механизмы поддержки, которые ИКАО и ее государства-члены должны внедрить для содействия глобальному расширению использования SAF. Они должны:

2.2.1 Поддерживать и соответствовать концептуальному видению ИКАО в отношении SAF и уровню его амбициозности;

2.2.2 Оказывать поддержку государствам во всех регионах в расширении масштабов разработки, производства и внедрения SAF, признавая при этом, что различные государства будут идти разными путями и будут иметь различные приоритеты;

2.2.3 Содействовать действиям, таким как программа АСТ-SAF, реализуемая ИКАО, и участию как можно большего числа государств, с тем чтобы производство и использование SAF не концентрировались среди нескольких государств. Выполнение пп. 2.2.2 и 2.2.3 будет возможно благодаря технической поддержке и наращиванию потенциала со стороны государств и организаций, включая те меры, которые уже предложены членами Коалиции, как это кратко изложено в документе CAAF/3-IP/10;

2.2.4 При необходимости опираться на существующие системы и структуры, включая систему устойчивого развития CORSIA, избегая тем самым дублирования и излишней сложности при разработке и реализации. Например, для отслеживания прогресса в достижении количественных показателей следует оценить методики мониторинга и отчетности, соответствующие методикам, используемым в CORSIA. Наряду с этим могут быть дополнительно изучены и оценены различные подходы к цепочке поставок, включая метод оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии (так называемый метод "Book and Claim");

2.2.5 Оставить открытыми возможности для рассмотрения дополнительных мер в будущем, по мере необходимости;

2.2.6 Включать ассигнования на финансирование из всех источников, поддержку осуществления и наращивание потенциала в соответствии с пунктом 18 резолюции A41-21 Ассамблеи. Члены Коалиции отмечают, что работа ИКАО в области финансирования будет шире, чем процесс CAAF/3, и она продолжится после 42-й сессии Ассамблеи, которая состоится в 2025 году. Члены Коалиции будут вносить свой вклад в эту работу и поддерживать усилия ИКАО по облегчению доступа к достаточному финансированию в пределах компетенции и возможностей Организации. Финансирование начнет поступать, когда будет определено четкое политическое направление, и преждевременно ожидать, что все необходимые средства будут выделены до того, как будет представлена количественная концепция.

2.3 Коалиция уделяет пристальное внимание SAF, поскольку именно этот вид топлива обладает наибольшим долгосрочным потенциалом декарбонизации авиации, однако Коалиция признает и другие способы производства и виды топлива, отвечающие требованиям экологической, социальной и экономической устойчивости, согласованным в рамках ИКАО.

3. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

3.1 СAAF/3 предлагается:

- a) согласовать амбициозную глобальную количественную концепцию использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, которая соответствует принятой ИКАО LTAG для международной авиации, предусматривающей нулевой уровень эмиссии углерода в 2050 году, и основана на инициативе *"Ни одна страна не останется без внимания"*, учитывая мнения, выраженные в п. 2 настоящего рабочего документа;
- b) согласовать нормативно-правовую базу для поддержки количественной концепции, которая поможет государствам во всех регионах расширить масштабы производства и использования SAF и будет опираться на существующие структуры и рамочные документы ИКАО, включая рамочную программу устойчивости CORSIA, чтобы избежать дублирования и излишней сложности;
- c) призвать государства-члены, ИКАО и заинтересованные стороны продолжать оказывать поддержку государствам в соответствии с АСТ-SAF и предоставлять добровольное финансирование для наращивания потенциала, следуя примеру членов Коалиции, изложенному в документе СAAF/3-IP/10;
- d) согласиться с тем, что ИКАО следует продолжить работу в отношении финансовых элементов в поддержку LTAG, в частности относительно инициативы "Центр финансовых инвестиций", во исполнение пункта 18 резолюции 21 41-й сессии Ассамблеи.

— КОНЕЦ —