



СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ: ОТКРЫТИЕ И ПУНКТ 1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено Секретариатом)

Открытие совещания

1. Совещание высокого уровня началось с демонстрации мотивационного видеоролика¹ о процессе LTAG, в котором объяснялась необходимость безотлагательного решения проблемы воздействия авиации на климат; затем с вступительным словом выступил Президент Совета ИКАО г-н Сальваторе Шаккитано. В своей вступительной речи Президент приветствовал делегации и призвал их продемонстрировать коллективную решимость для обеспечения устойчивого будущего международной авиации, а также проявить твердую политическую волю государств в отношении совместной работы в рамках ИКАО и сотрудничества друг с другом и с авиационной отраслью для достижения амбициозной LTAG. Президент отметил техническую работу Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) по подготовке доклада LTAG, в котором были представлены три комплексных сценария сокращения эмиссии CO₂ в авиационном секторе для достижения LTAG с учетом уровня готовности, достижимости и амбициозности. Этот доклад был согласован на основе консенсуса в рамках САЕР и опубликован Советом в марте 2022 года. Президент также подчеркнул, что LTAG должна осуществляться вместе с конкретными и практическими средствами поддержки реализации и отслеживания прогресса в качестве общего соглашения о "сбалансированном пакете" под руководством ИКАО в постковидном мире.

Основной доклад

2. С основным докладом перед совещанием выступил основатель и председатель Фонда "Солар импалс" (Solar Impulse Foundation) д-р Бертран Пиккар.

Выборы председателя и заместителя председателя совещания

3. По предложению Сингапура, поддержанному Грецией и Колумбией, председателем совещания был избран министр общественных работ Гайаны Почтенный епископ Хуан Эджхилл. Первым заместителем председателя совещания была избрана министр транспорта и гражданской

¹ https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo

авиации Мальдивских Островов Ее Превосходительство г-жа Айшат Нахула, а вторым заместителем председателя совещания – заместитель постоянного представителя Кении в ИКАО г-жа Черити Мусила.

Секретариат

4. Совещание отметило, что Генеральный секретарь ИКАО г-н Х. К. Саласар будет исполнять обязанности секретаря Совещания при консультативной поддержке со стороны директора Авиатранспортного управления (АТВ) г-на М. К. Рахмы и заместителя директора АТВ по вопросам охраны окружающей среды г-жи Дж. Хупи. Также в Совещании будут принимать участие ряд старших сотрудников, и для обслуживания совещания в полной мере задействованы ресурсы Секретариата.

Презентация условий для достижения LTAG

5. Совещание отметило презентацию условий для достижения LTAG, подготовленную заместителем директора АТВ по вопросам охраны окружающей среды г-жой Дж. Хупи, в которой были представлены контекст и основа, исходя из которых были определены различные пункты повестки дня совещания.

Заявления высокого уровня государств-членов и международных организаций

6. С устными заявлениями выступили высокопоставленные представители из 27 государств-членов (Аргентина, Бразилия, Греция, Индия, Индонезия, Испания, Кабо-Верде, Канада, Катар, Китай, Малайзия, Мальдивские Острова, Нидерланды, Новая Зеландия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Республика Корея, Российская Федерация, Руанда, Саудовская Аравия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Чехия, Чили и Япония), а также 3 международных организаций (Международный совет аэропортов, Группа действий по вопросам воздушного транспорта и Европейский союз). Кроме того, Гватемала и Перу также представили свои соображения относительно LTAG.

Административные вопросы

7. Совещание согласовало часы и график работы, информация о которых приведена в документе HLM-LTAG-WP/1. В ответ на документ HLM-LTAG-WP/23, представленный Бразилией, Индией, Китаем и Российской Федерацией, в котором предлагалось внести поправки в пункты повестки дня, содержащиеся в документе WP/1, Совещание отметило, что эти пункты повестки дня уже утверждены Советом ИКАО и предложенные вопросы, затронутые в документе WP/23 и касающиеся принципа общей, но дифференцированной ответственности (CBDR), и средств ее реализации, будут рассмотрены в ходе обсуждения пунктов повестки дня.

Пункт 1 повестки дня. Сценарии сокращения эмиссии CO₂ и варианты достижения долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации

8. Совещание рассмотрело 4 рабочих документа Секретариата и 11 рабочих документов, представленных государствами и международными организациями. Краткое содержание этих документов изложено ниже.

9. В документе HLM-LTAG-WP/2, представленном Секретариатом, содержится обзор работы ИКАО по вопросу осуществимости LTAG и описываются шесть составных элементов LTAG, которые служат основой для организации и проведения обсуждений связанных с LTAG вопросов.

10. В документе HLM-LTAG-WP/3, представленном Секретариатом, содержится информация о последних событиях в других органах Организации Объединенных Наций, имеющих отношение к международной авиации и, в частности, к осуществимости LTAG для международной авиации.

11. Документ HLM-LTAG-WP/4, представленный Секретариатом, посвящен проведенной CAEP технической оценке осуществимости различных сценариев сокращения эмиссии CO₂ в авиационном секторе; при этом отмечается, что наибольшее потенциальное влияние на сокращение авиационной эмиссии CO₂ могут оказать меры, связанные с топливом, а также подчеркивается беспрецедентный уровень появляющихся новых технологий и инноваций, способствующих переходу к экологически чистой авиации.

12. В документе HLM-LTAG-WP/5, представленном Секретариатом, содержится информация о работе ИКАО, имеющей отношение к уровню амбициозности LTAG для международной авиации, которая осуществляется в рамках процесса обмена информацией и консультирования, такого как ежегодный обзорный семинар ИКАО и Глобальные авиационные диалоги о LTAG (GLAD), а также об обязательствах государств, авиационной отрасли и других заинтересованных сторон.

13. В документе HLM-LTAG-WP/10, представленном Индонезией, выражено мнение о том, что LTAG не должна препятствовать росту авиационной отрасли, особенно в развивающихся странах. Это мнение, обращающее внимание на необходимость наращивания потенциала и сотрудничества государств – членов ИКАО в целях сведения к минимуму непреднамеренных последствий реализации LTAG, будет обсуждаться в рамках пункта 2 повестки дня.

14. В документе HLM-LTAG-WP/9, представленном Китаем и Российской Федерацией, указывается на необходимость продолжить исследования с целью проработки более объективных сценариев для реального снижения объемов эмиссии CO₂ и определения возможных источников финансирования планируемых мероприятий на глобальном уровне. Председатель пояснил текущую подготовительную работу ИКАО по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, а также уточнил, что, хотя меры, принимаемые вне сектора, могут быть частью обсуждения в контексте LTAG, Совещание не будет конкретно обсуждать Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) или региональные рыночные меры.

15. В документе HLM-LTAG-WP/12 представленном Египтом, Катаром, Кувейтом, Объединенными Арабскими Эмиратами, Оманом, Саудовской Аравией и Суданом и при поддержке Арабской организации гражданской авиации (АрКГА), подчеркивается необходимость рассмотреть вопрос о проведении подробного обзора экономических последствий любой согласованной LTAG, принципы установления любой LTAG, и ограничить обсуждение и потенциальное решение по LTAG внутрисекторными мерами, а также признать усилия региона по производству и использованию новых видов топлива, включая низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF), в качестве эффективной меры по сокращению эмиссии международной авиации.

16. В документе HLM-LTAG-WP/18, представленном Чехией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), высказывается мнение о сохранении вариантов реализации LTAG, которые включают реализацию задач, соответствующих температурным целям Парижского соглашения, например, углеродную нейтральность международной авиации к 2050 году с контрольными ориентирами, а также учредить на Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3) в 2023 году глобальный рамочный механизм внедрения

SAF на устойчивой основе. Предложение начать процесс по созданию к концу 2023 года средств мониторинга, отчетности и верификации для отслеживания хода достижения LTAG будет обсуждаться в рамках пункта 3 повестки дня.

17. В документе HLM-LTAG-WP/21, представленном Индией, Китаем, Российской Федерацией и Саудовской Аравией, высказывается мнение о том, что ИКАО должна соблюдать принципы общей, но дифференцированной ответственности (CBDR), и справедливости при принятии решения о LTAG, а развитые страны должны немедленно взять на себя инициативу по ограничению и сокращению эмиссии углерода и логически достичь первой цели – чистого нулевого уровня эмиссии. Создание механизмов оказания помощи и предоставление развивающимся странам адекватной технической и финансовой помощи и помощи в наращивании потенциала в поддержку их усилий по решению проблем международной авиации и изменения климата будет обсуждаться в рамках пункта 2 повестки дня.

18. В документе HLM-LTAG-WP/24, представленном Бразилией, Индией, Китаем и Российской Федерацией, высказывается мнение о том, что решение проблемы изменения климата предусматривает использование таких ключевых элементов, как смягчение последствий, адаптация, финансирование и передача технологий и что ИКАО необходимо в полной мере рассмотреть соответствующие юридические документы Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) и результаты исследований, проведенных Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), при обсуждении долгосрочных целей и других вопросов, касающихся сокращения авиационной эмиссии, особенно принципов обеспечения справедливости и CBDR.

19. В документе HLM-LTAG-WP/25, представленном Индией, Китаем и Российской Федерацией высказывается мнение о том, что работа, проделанная Советом ИКАО при поддержке CAEP, не является выполнением поручения 40-й сессии Ассамблеи и что доклад по LTAG не может использоваться в качестве основы для переговоров и консультаций об осуществимости любых предлагаемых LTAG на 41-й сессии Ассамблеи.

20. В документе HLM-LTAG-WP/26, представленном Индией, Китаем и Российской Федерацией, высказывается мнение о том, что для постановки более масштабной LTAG необходимо обеспечить учет и провести анализ целей и мер по сокращению эмиссии, самостоятельно определенных государствами, и исходить из того, что развитые страны возьмут на себя ведущую роль в деле резкого сокращения эмиссии и предоставят адекватную помощь развивающимся странам.

21. В документе HLM-LTAG-WP/30, представленном Новой Зеландией при поддержке Канады, Кении, Кирибати, Островов Кука, Папуа-Новой Гвинеи, Самоа и Японии, высказывается мнение о том, что нельзя откладывать принятие решений по мерам в области климата и что государствам следует стремиться к амбициозной LTAG. Мнение о том, что для достижения LTAG следует принимать во внимание необходимость справедливой трансформации, будет обсуждаться в рамках пункта 2 повестки дня.

22. В документе HLM-LTAG-WP/11, представленном Международной коалицией за устойчивое развитие авиации (ИКСА), высказывается мнение в поддержку цели установления чистого нулевого уровня эмиссии международной авиации, а также в отношении того, чтобы LTAG была представлена в виде совокупного целевого показателя эмиссии плюс установленный год пиковой эмиссии в качестве промежуточного этапа. Председатель указал, что предложение ИКСА рекомендовать государствам включить свою долю авиационной эмиссии в определяемый на национальном уровне вклад (NDC) Парижского соглашения РКИК ООН, не может рассматриваться

на совещании государств – членов ИКАО, поскольку эмиссия международной авиации не является частью NDC и рассматривается ИКАО. ИКАО не может принимать решения от имени Сторон РКИК ООН и наоборот, поскольку оба эти органа являются суверенными органами Организации Объединенных Наций с соответствующими мандатами и членским составом. Председатель также подчеркнул основополагающую роль ИКАО в обеспечении глобального единообразия, что будет служить основой для обсуждения LTAG на глобальном уровне с учетом различных национальных и региональных условий.

23. В документе HLM-LTAG-WP/20, представленном 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 авиационно-космической промышленности (ИККАИА) в координации с Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), выражена коллективная точка зрения авиационной отрасли относительно долгосрочной цели ИКАО в масштабах всего сектора, касающейся принятия в рамках авиации мер по защите климата в соответствии с установленной Парижским соглашением повышенной цели – 1,5 °C – и с учетом новейших научных рекомендаций по ограничению наихудших факторов изменения климата, что позволит ей достичь нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году. Мнение о том, что Совету ИКАО следует разработать при полной поддержке со стороны отрасли программу работы для определения способов реализации LTAG, будет обсуждаться в рамках пункта 2 повестки дня.

24. Председатель также отметил вклад следующих информационных документов в работу Совещания: HLM-LTAG-IP 1, 2, 3 и 4, представленных Секретариатом; HLM-LTAG-IP/5, представленного Международным советом деловой авиации (МСДА) в координации с АТАГ; HLM-LTAG-IP/6, представленном ИКСА; HLM-LTAG-IP/7, представленном КАНСО; HLM-LTAG-IP/8, представленном ИККАИА в координации с АТАГ; HLM-LTAG-IP/9, представленном ИАТА; и HLM-LTAG-IP/10, представленном АТАГ. Участникам совещания был представлен видеоролик², подготовленный АТАГ и посвященный сообщениям с участием молодых авиационных специалистов.

25. В ходе последующих выступлений все государства и организации заявили о важности принятия мер в отношении существующей угрозы изменения климата, и необходимости достижения глобальной долгосрочной цели для международной авиации, принимая во внимание различные обстоятельства и уровни готовности государств, и гибкости каждого государства для внесения своего вклада в коллективные усилия, признавая при этом необходимые средства осуществления LTAG в духе инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

26. Государства и организации дали высокую оценку работе ИКАО по вопросу об осуществимости LTAG, проведенную в период после последней Ассамблеи, в частности подготовке доклада LTAG. Некоторые делегаты, признав, что доклад был единогласно одобрен САЕР, считали доклад полным и не видели необходимости в дальнейшей работе. Они согласились с тем, что доклад должен служить основой для рассмотрения вопроса о LTAG на следующей Ассамблее. Другие делегаты выразили обеспокоенность в связи с тем, что работа САЕР не завершена в соответствии с мандатом, изложенным в резолюции А40-18 Ассамблеи ИКАО, в частности в отношении финансовых последствий для конкретных регионов и развивающихся стран, а также в связи с отсутствием информации о помощи развивающимся странам в целях достижения любых согласованных LTAG.

²<https://vimeo.com/729215593>

27. Некоторые делегаты подчеркнули, что ИКАО следует в срочном порядке согласовать амбициозную LTAG и подчеркнули, что сектору необходимо стремиться к достижению к 2050 году глобальной цели чистой нулевой эмиссии углерода с возможными промежуточными показателями в 2030 и 2040 годах в свете последнего консенсусного научного понимания МГЭИК и в поддержку температурной цели 1,5 °C Парижского соглашения. Они также признали, что достижение LTAG в качестве глобальной желательной коллективной цели должно быть гибким и не возлагать конкретные цели сокращения эмиссии на отдельные государства.

28. Другие делегаты выразили обеспокоенность по поводу рассмотрения результатов достижения чистого нулевого показателя, отметив, что масштабы сокращения эмиссии за счет секторальных мер, основанных на сценариях, отраженных в докладе LTAG, не позволят сектору достичь чистого нулевого показателя, а последние научные доклады МГЭИК признают авиацию в качестве сектора, который трудно декарбонизировать. Они просили развитые государства взять на себя ведущую роль в достижении чистых нулевых результатов до привлечения к этому развивающихся государств.

29. Мнения о взаимозависимости между уровнем амбициозности LTAG и степенью предоставления средств для осуществления LTAG (которые будут обсуждаться в рамках пункта 2 повестки дня) получили общее признание.

30. Делегаты выразили мнение о крайне важном значении создания практических средств осуществления, в том числе с помощью планов действий государств ИКАО, усиления финансовой поддержки, передачи технологий и усилий по наращиванию потенциала для достижения любой согласованной LTAG в поддержку инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Некоторые делегаты высказали мнение о том, что в связи с обеспокоенностью последствиями, в частности для развивающихся стран, будет трудно согласовать амбициозную LTAG, в то время как другие подчеркнули, что согласованная LTAG даст возможность перенаправить столь необходимую этому сектору финансовую поддержку и предоставит экономические возможности развивающимся государствам.

31. Председатель пояснил, что краткое изложение представленных документов и основные мнения, выраженные по данному пункту повестки дня, будут включены в краткое изложение хода обсуждений (SD/1), которое будет рассмотрено в ходе совещания позднее. Аналогичный подход будет также применяться в отношении краткого изложения хода обсуждений по пункту 2 (SD/2) повестки дня и пункту 3 повестки дня (SD/3). В связи с тесной взаимосвязью между пунктами 1, 2 и 3 повестки дня выводы по этим пунктам повестки дня будут в дальнейшем рассматриваться в пакете в рамках проекта краткого изложения хода обсуждений по пункту 4 повестки дня (SD/4).