



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 ПУНКТА 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено Секретариатом)

Пункт 2 повестки дня. Средства достижения долгосрочной желательной цели для международной авиации

1. Собрание рассмотрело два рабочих документа, представленных Секретариатом, и 12 рабочих документов¹, полученных от государств и международных организаций. Ниже приводится краткое изложение этих документов.
2. В документе HLM-LTAG-WP/6, представленном Секретариатом, содержится обзор планов действий государств (SAP) по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации и дорожных карт их реализации и участия государств в достижении LTAG, а также проектов ИКАО по снижению эмиссии CO₂ и ее партнерских отношений с государствами и другими международными организациями.
3. В документе HLM-LTAG-WP/7, представленном Секретариатом, содержится информация о возможных средствах достижения LTAG, которые включают совместную работу по глобальной разработке и внедрению устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), авиационного топлива с более низким содержанием углерода (LCAF), других более чистых источников энергии и авиационных технологий посредством недавно запущенной ИКАО Программы по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF) и ее возможного распространения на дополнительные аспекты, а также деятельность в целях обеспечения доступа к финансированию и инвестиционной поддержке для реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO₂.
4. В документе HLM-LTAG-WP/16, представленном Чили и поддержанном членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), выражено мнение о потенциале использования водорода в качестве исходного материала для производства SAF и необходимости проведения дальнейшего анализа в целях содействия поиску решений, связанных с использованием водорода.

¹ Включает четыре рабочих документа (HLM-LTAG-WP/10, 20, 21 и 30), которые уже были ранее представлены и отражены в HLM-LTAG-SD/1.

5. В документе HTML-LTAG-WP/17, представленном Чили и поддержанном членами ЛАКГА, выражено мнение о необходимости оказания ИКАО поддержки государствам в наращивании потенциала и создании механизмов реализации эксплуатационных мер, намеченных в докладе об осуществимости LTAG, а также распределения по категориям и количественной оценке авиационной деятельности с четкой целью сокращения эмиссии парниковых газов.
6. В документе HLM-LTAG-WP/14, представленном 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), выражены мнения о необходимости наращивания потенциала в качестве средства достижения любой согласованной LTAG, в том числе посредством Программы АСТ-SAF ИКАО, а также на основе поддержки со стороны других государств и организаций, оказываемой в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, а также в соответствии с концепцией разграничения ответственности.
7. В документе HLM-LTAG-WP/15, представленном 54 государствами – членами АКГА, выражено мнение о том, что достижение любой согласованной LTAG не должно препятствовать росту африканского авиационного сектора и что следует рассмотреть возможность обеспечения финансового доступа/финансовой поддержки для оказания содействия африканским государствам в выполнении финансовых обязательств, связанных с любой согласованной LTAG.
8. В документе HLM-LTAG-WP/19, представленном Соединенным Королевством от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), говорится о важности средств реализации и усилий по наращиванию потенциала для оказания помощи всем государствам ИКАО в достижении амбициозной LTAG для международной авиации, а также о необходимости упрощения доступа к существующим источникам финансирования и стимулирования частных инвестиций и содержится призыв вносить добровольные взносы в ИКАО в поддержку амбициозной LTAG.
9. В документе HLM-LTAG-WP/22, представленном Бразилией, Индией, Нигерией, Российской Федерацией и Суданом, и поддержанном Боливией, Кубой, Парагваем и Сальвадором, содержится предложение о создании Многостороннего фонда устойчивого развития авиации (MFSA), который будет предоставлять государственным и частным заинтересованным сторонам в развивающихся странах достаточные средства для осуществления внутриотраслевых мер по сокращению эмиссии гражданской авиации.
10. В документе HLM-LTAG-WP/27, представленном Бразилией, Китаем и Российской Федерацией, говорится, что планы действий государств (SAP) служат ИКАО важным ресурсом для мониторинга усилий государств-членов по развитию экологической и низкоуглеродной авиации и являются для ИКАО важной основой для выработки политики ИКАО по решению проблемы изменения климата, включая установление долгосрочных желательных целей (LTAG) для международной авиации.
11. В документе HLM-LTAG-WP/28, представленном Бразилией, Китаем и Российской Федерацией, выражено мнение о том, что наличие масштабного механизма оказания развитыми странами помощи, обеспечивающего доступ развивающихся стран к получению адекватных финансовых и технических ресурсов и возможность наращивания потенциала, являются важными предпосылками для проведения целенаправленной декарбонизации международной авиации.
12. Председатель отметил вклад следующих информационных документов в работу совещания: HLM-LTAG-IP/11, представленный Австралией, Коста-Рикой и Соединенным Королевством, и HLM-LTAG-IP/12, представленный Гватемалой при поддержке Аргентины, Боливии, Доминиканской Республики, Кубы, Панамы, Парагвая, Сальвадора, Уругвая и Чили (как членов ЛАКГА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

13. Делегаты в целом поддержали рабочие документы, представленные Секретариатом ИКАО. Делегаты также поддержали инициативу ИКАО в отношении планов действий государств (SAP), способствующую осуществлению государствами решительных действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также установление партнерских отношений ИКАО с государствами и другими международными организациями в рамках проектов содействия мерам по сокращению авиационной эмиссии CO₂. Делегаты также считали, что наращивание потенциала, финансирование и другая помощь государствам, в частности развивающимся странам, будут иметь решающее значение для обеспечения достижения любой согласованной LTAG, учитывая различные ситуации в отдельных государствах и регионах, и что не существует единого решения, подходящего всем государствам и заинтересованным сторонам.

14. Некоторые делегаты поддержали мысль о важности сотрудничества между государствами и соответствующими заинтересованными сторонами в целях глобальной разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии и технологий посредством Программы АСТ-SAF ИКАО и ее возможного распространения на дополнительные аспекты в качестве средства обеспечения поддержки внедрения для коллективного достижения любой согласованной LTAG.

15. В отношении предоставления доступа к финансовым ресурсам делегаты выразили разные мнения. Некоторые делегаты высказались за то, чтобы ИКАО и впредь способствовала оказанию государствам финансовой и инвестиционной поддержки в осуществлении конкретных авиационных мер по сокращению эмиссии CO₂, взяв на себя посредническую роль в удовлетворении потребностей в области реализации путем государственного или частного финансирования. Ряд делегатов предложили создать специальный фонд под управлением ИКАО для удовлетворения потребностей развивающихся государств в помощи и финансировании, которые могут не обеспечиваться частным сектором, при этом некоторые делегаты выразили обеспокоенность тем, что создание такого фонда ИКАО может быть связано со множеством институциональных и правовых вопросов.

16. Председатель пояснил, что резюме представленных документов и основных мнений, высказанных по данному пункту повестки дня, будет подготовлено в виде краткого изложения хода обсуждения (SD/2), которое будет рассмотрено позднее в ходе совещания.

17. Участникам совещания напомнили, что с учетом тесной взаимосвязи между пунктами 1, 2 и 3 повестки дня выводы по этим пунктам впоследствии будут рассматриваться вместе, как единый пакет, в рамках проекта краткого изложения хода обсуждения пункта 4 повестки дня (SD/4).