



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

Пункт 3 повестки дня. Средства отслеживания прогресса и последующие шаги

СОГЛАСОВАНИЕ LTAG С ДОБРОВОЛЬНЫМ SAP КАК С НАИЛУЧШИМ СРЕДСТВОМ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПРОГРЕССА

(Представлено 54² государствами-членами Африканской комиссии
гражданской авиации (АКГА))

АННОТАЦИЯ

В данном рабочем документе подчеркивается необходимость согласования любой согласованной долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) с добровольным государственным планом действий (SAP), который будет наилучшим средством отслеживания прогресса.

После установления коллективной секторальной цели вклад отдельных государств в достижение этой цели должен осуществляться на **добровольной** основе, с учетом выбора каждым государством оптимального комплекса мер по сокращению выбросов CO₂, которые могут быть включены в добровольные государственные планы действий (SAP) по сокращению эмиссии международной авиации.

Действия совещания указаны в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 54 государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) выражают благодарность Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и его Целевой группе по LTAG (LTAG-TG) за их неустанные усилия и за усердие при рассмотрении доклада о всесторонне согласованной долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG).

¹ Английская и французская версии документа предоставлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Кения, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сенегал, Сейшельские острова, Сомали, Сьерра-Леоне, Судан, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

1.2 Доклад LTAG не ставит перед государствами вопрос о выборе, но он содержит техническую и научную информацию, которая ляжет в основу решения о коллективной LTAG. Важно отметить, что LTAG не будет определяться индивидуально для каждого государства.

1.3 При этом государства-члены стремятся под руководством ИКАО достичь глобальных желательных целей, используя корзину мер для решения проблемы эмиссии CO₂ международного авиационного сектора, не ставя конкретных обязательств перед отдельными государствами.

1.4 В отношении внутренней авиации государства могут принимать решения о своей цели и выбирать меры для достижения этой цели. Для решения проблемы эмиссии международной авиации применяется иной подход, поскольку любая цель относится к мерам, которые могут применяться за пределами национальной территории государств. Поэтому необходим коллективный глобальный подход под эгидой ИКАО.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В докладе по LTAG рассматривается сокращение глобальной эмиссии CO₂ международной авиации во всем секторе. Анализ LTAG основан на подходе "снизу вверх", который ориентирован на глобальное сокращение CO₂ за счет "технологий", "эксплуатации" и "топлива", вносящих свой вклад в потенциальные уровни глобальных целей. В нем также не представлен возможный вариант цели, это лишь технический доклад об осуществимости набора сценариев, который подчеркивает потенциал существенного сокращения эмиссии CO₂ посредством использования **внутрисекторных** мер для сокращения авиационной эмиссии CO₂. Доклад служит основой для дальнейшего рассмотрения самой цели, предоставляя информацию о возможностях сокращения эмиссии в рамках сектора. В докладе по LTAG не рассматриваются какие-либо **внесекторные** меры по сокращению эмиссии CO₂, при этом анализ регионального воздействия проводился экспертами САЕР, хотя он был ограниченным из-за нехватки данных по уровням в отдельных государствах.

2.2 Очень важно, чтобы было достигнуто согласие в том, что *"любая глобальная желательная цель будет коллективной целью глобального сектора международной авиации; и она не будет устанавливать обязательства или целевые показатели для отдельных государств"*. В этом контексте вклад отдельных государств в достижение коллективной цели будет осуществляться на добровольной основе, исходя из выбора каждым государством оптимального сочетания мер по сокращению эмиссии CO₂. Оптимальным может быть применение этого принципа к любой согласованной цели **LTAG ИКАО** и его включение в добровольные **планы действий государств** по сокращению эмиссии международной авиации, которые представляются в ИКАО.

2.3 В разделе 6 доклада по LTAG обсуждается тема отслеживания прогресса в достижении цели, поскольку предполагается, что будет разработан процесс для отслеживания прогресса в достижении цели, которая будет в конечном итоге принята. Было бы предпочтительно не дублировать существующие процессы и не возлагать обязанности, связанные с отчетностью, на негосударственных субъектов. Государственные планы действий, добровольно представляемые государствами в соответствии со *статьей 10 Резолюции A40-18*, могут стать для государств механизмом обмена информацией о прогрессе в достижении цели. Как только будет утверждена согласованная цель, ИКАО могла бы предпринять последующие шаги по разработке механизмов отчетности и т. д., опираясь на опыт разработки механизмов отчетности по эмиссии CO₂.

2.4 Опыт государств в решении проблемы изменения климата задокументирован в SAP. Ожидается, что все большее количество африканских государств будет применять SAP или их обновленные версии, по мере того, как будет идти взаимодействие АКГА и региональных бюро ИКАО при поддержке **Африканского банка развития (АФБР)** в рамках проекта, предусматривающего оказание технической помощи 22 государствам Единого африканского рынка воздушного транспорта (SAATM) в подготовке или пересмотре их планов действий по сокращению эмиссии CO₂ посредством использования экспертов, которые были предложены государствами-членами и прошли валидацию ИКАО, поскольку отдельные государства уже сформировали свои планы и уже реализуют их для решения проблемы эмиссии международной авиации. Разработка SAP требует наличия национальной структуры и привлечения всех соответствующих заинтересованных сторон к рассмотрению различных аспектов работы, в том числе внутриотраслевых мер (относящихся к технологиям, эксплуатации и топливу). По отношению к LTAG, объем этой работы может быть расширен, чтобы включить новые аспекты, например, чистую энергетику, новые технологии и т. д., способствующие достижению LTAG. Кроме того, SAP могут стать инструментом определения потребностей в финансировании "зеленого" перехода авиации.

2.5 После принятия любого решения по LTAG государства могут по-разному отреагировать и внести свой вклад в достижение коллективной цели. Уровень международной авиационной деятельности, ее темпы, затраты и многие другие особенности и последствия в каждом государстве могут быть разными. Например, некоторые государства уже продвинулись вперед в отношении устойчивого производимого топлива; у других наблюдаются разные уровни прогресса. Стоимость, потребность в финансировании, необходимость наращивания потенциала – все это будет зависеть от того, какие меры выберет каждое государство.

3. ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ HLM-LTAG

3.1 Совещанию HLM-LTAG предлагается:

- a) принять к сведению информацию, изложенную в настоящем рабочем документе;
- b) обсудить и признать информацию, представленную в пункте 2 выше;
- c) согласиться с принципом, согласно которому любая согласованная **LTAG ИКАО** может быть включена в добровольные **государственные планы действий** по сокращению эмиссии международной авиации, являющиеся оптимальным средством отслеживания прогресса;
- d) рекомендовать ИКАО провести последующую работу по согласованию LTAG и SAP, опираясь на опыт разработки механизмов отчетности по эмиссии CO₂.