

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ ПОДХОД К СОКРАЩЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ**

(Представлено Литвой от имени Европейского Союза и его государств-членов<sup>1</sup>, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Европа подчеркивает важность смягчения последствий воздействия международной авиации на климат и решительно поддерживает постоянные усилия ИКАО, направленные на решение этой проблемы. Кроме того, Европа призывает все государства и регионы придерживаться всеобъемлющего подхода для достижения международных целей по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) согласиться с разработкой долгосрочной глобальной цели по сокращению эмиссии международной авиации для согласования ее на сессии Ассамблеи в 2016 г.;
- b) продолжать придавать приоритетное значение работе над созданием функционального стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для воздушных судов;
- c) призвать ИКАО продолжать поощрять и поддерживать в контексте ASBU усовершенствование методов эксплуатации, обеспечивающих получение экологических выгод;
- d) поддержать дальнейшую деятельность ИКАО в области устойчиво производимых альтернативных видов топлива согласно положениям п. 3.4.3;
- e) согласиться с предложением о внедрении глобальной системы РМ к 2020 г.;
- f) принять рабочую программу и график завершения работы по созданию глобальной системы РМ, включая набор задач, связанных с основными техническими элементами, для последующего одобрения их на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО;
- g) разработать эффективные рамки применения РМ государствами или группами государств, в ожидании внедрения глобальной системы РМ;
- h) поддержать работу ИКАО по обеспечению понимания воздействия изменения климата на международную авиацию;
- i) поддержать дальнейшую разработку планов действий государств и обеспечить ежегодное представление государствами данных об эмиссии CO<sub>2</sub>, чтобы ИКАО могла отслеживать прогресс в достижении согласованных целей.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия:</i>	Большая часть упомянутых мероприятий ИКАО будет финансироваться за счет регулярного бюджета организации.
<i>Справочные документы:</i>	Резолюция Ассамблеи ИКАО А37-19. <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i>

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

<sup>2</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проблема воздействия авиации на климат по-прежнему относится к вопросам государственного значения для всех государств. Согласно самым последним оценкам тенденций увеличения эмиссии, выполненным Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), к 2050 году объем эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации возрастет в 4–6 раз по сравнению с уровнем 2010 года, даже если рассчитывать на дальнейшие усовершенствования в области авиационных технологий и методов эксплуатации воздушных судов. Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) признает, что для снижения риска опасного изменения климата объем эмиссии парниковых газов к 2050 году необходимо уменьшить на 50 % от уровня 1990-х годов, чтобы удержать показатель повышения средней температуры на Земле на уровне не более 2 °С относительно доиндустриальных уровней. Таким образом, необходимо решить проблему прогнозируемого роста эмиссии международной авиации, что позволит авиационному сектору внести свой вклад в достижение глобальных целей, связанных с изменением климата.

## 2. ЦЕЛИ

2.1 Чтобы достичь цели по удержанию роста температуры ниже отметки в 2 °С, объемы эмиссии к 2050 г. необходимо резко сократить. Поэтому ИКАО следует в первоочередном порядке определить долгосрочную глобальную цель по сокращению эмиссии международной авиации для последующего согласования ее на сессии Ассамблеи в 2016 г. Кроме того, необходимо продолжать работу, направленную на снижение не связанного с эмиссией CO<sub>2</sub> воздействия авиации на климат, которое вызывает серьезное беспокойство в научных кругах. ИКАО следует продолжать сотрудничество с РКИК ООН и МГЭИК в областях, касающихся этих видов воздействия.

## 3. ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ ПОДХОД К СМЯГЧЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ

3.1 Существует общее понимание в отношении того, что для решения проблемы воздействия авиации на климат необходимо применение "всеобъемлющего подхода", охватывающего широкий спектр мер политического характера. Согласно последним оценкам ИКАО, для достижения поставленных Организацией желательных целей потребуются принятие и других мер помимо усовершенствования авиационных технологий и методов эксплуатации. Результаты работы САЕР свидетельствуют о том, что альтернативные виды топлива в долгосрочной перспективе могли бы в какой-то мере заполнить все еще существующий пробел. Для достижения целей ИКАО в области снижения эмиссии потребуются также принять такие дополнительные меры, как рыночные (PM). Это мнение разделяют авиационная отрасль и организации гражданского общества.

### 3.2 Снижение эмиссии в источнике

3.2.1 Путь к смягчению последствий авиационной эмиссии лежит прежде всего через снижение эмиссии в источнике. Достижения отрасли в сфере повышения топливной эффективности важны, однако их не достаточно для того, чтобы компенсировать непрерывный рост объемов авиационной эмиссии, вызванный растущим спросом на авиаперевозки. Значительные инвестиции европейских стран в научно-исследовательскую программу "Чистое небо" свидетельствуют о том, что разработка новых технологий, позволяющих уменьшить авиационную эмиссию, для Европы имеет первостепенное значение. Европа также активно участвует в

деятельности САЕР по подготовке функционального стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для воздушных судов, всецело поддерживает эту работу и приветствует прогресс, которого удалось достичь за короткий срок. Продолжению этой деятельности следует придавать первостепенное значение.

### 3.3 Эксплуатационные меры

3.3.1 Для достижения целей ИКАО в отношении топливной эффективности важно постоянно повышать эффективность эксплуатации воздушных судов. В настоящее время в Европе реализуется масштабная программа OpВД в условиях единого европейского неба (SESAR). Главной целью программы SESAR является переход к эксплуатации, основанной на характеристиках. Предполагается использовать для каждого воздушного судна оптимальный маршрут полета, что вместе с внедрением более эффективных с точки зрения расхода топлива технологий и процедур организации воздушного движения будет способствовать достижению европейской цели снижения эмиссии CO<sub>2</sub> на каждый выполненный полет на 10 %.

3.3.2 ИКАО способствует совершенствованию методов эксплуатации посредством блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Европа всецело поддерживает эту деятельность и принимает активное участие в проводимой ИКАО оценке потенциальных экологических выгод. В отдельном документе Европа представила Ассамблее свои рекомендации, касающиеся обеспечения своевременной модернизации в соответствии с концепцией ASBU<sup>3</sup>. ИКАО следует и в дальнейшем поощрять внедрение других более совершенных методов эксплуатации, обеспечивающих получение экологических выгод, и предоставлять соответствующий инструктивный материал.

### 3.4 Устойчиво производимые альтернативные виды топлива

3.4.1 Использование устойчиво производимых альтернативных видов реактивного топлива с низкой эмиссией в течение жизненного цикла должно способствовать сокращению авиационной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> в течение всего жизненного цикла, однако пока неизвестно, насколько весомым будет этот вклад. В настоящее время стоимость альтернативных видов топлива значительно превышает стоимость обычного реактивного топлива, а объемы экологически устойчивого производства биомассы для авиационного топлива ограничены. В таких условиях сохраняется неопределенность относительно долгосрочного рыночного потенциала. Кроме того, в существующих на сегодняшний день критериях устойчивости производства и системах сертификации пока не учитываются все аспекты устойчивости альтернативных видов авиационного топлива. В частности, требует изучения вопрос о косвенном воздействии, которое производство биомассы может оказывать, например, на структуру землепользования, а также на глобальный рынок продовольствия.

3.4.2 В концепции европейской научно-исследовательской программы в области авиации "Траектория полета 2050" одним из ключевых элементов являются научные исследования в сфере производства авиационного биотоплива. К числу реализуемых в настоящий момент европейских инициатив относятся проект "ЕС ИТАКА" и инициатива "Европейское перспективное биотопливо. Траектория полета 2020" (European Advanced Biofuels Flightpath 2020). Цель последней – к 2020 году довести производство устойчиво производимого авиационного биотоплива до 2 млн т в год, что будет составлять приблизительно 1 % прогнозируемого к 2020 году мирового потребления керосинового топлива международной авиацией.

---

<sup>3</sup> См. документы A38-WP/79, TE/14 "Приоритеты в программе работы", и A38-WP/81, TE/16 "Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)".

3.4.3 В области устойчиво производимых альтернативных видов топлива ИКАО призвана сыграть роль, в частности, собирая информацию, содействуя применению надежных критериев устойчивости производства, содействуя согласованию политики в отношении механизмов обеспечения устойчивости производства различных видов топлива и учета выгоды их применения с точки зрения эмиссии ПГ в течение жизненного цикла, а также принимая участие в международных форумах по вопросам альтернативных видов топлива.

### **3.5 Рыночные меры**

3.5.1 Для экономически эффективного смягчения последствий эмиссии международной авиации необходимым механизмом являются рыночные меры (РМ). Другие применяемые в настоящее время меры, даже в совокупности, не позволят добиться экономически эффективного сокращения эмиссии до требуемого уровня в приемлемо короткие сроки.

3.5.2 После признания Ассамблеей ИКАО в 2001 г. того, что РМ являются экономически эффективным средством уменьшения авиационной эмиссии, и признания Советом ИКАО (С-197) технической осуществимости глобальной системы РМ, в этой области был достигнут определенный прогресс. Следует также очень позитивно расценивать поддержку идеи внедрения глобальной системы РМ со стороны мировой авиационной отрасли и гражданского общества.

3.5.3 Ассамблее ИКАО предлагается согласиться с предложением о внедрении глобальной системы РМ к 2020 г. и принять на своей 38-й сессии программу работы и график завершения разработки глобальной системы РМ. Эта программа работы должна включать набор задач по проработке ключевых технических элементов будущей системы РМ для дальнейшего одобрения их на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 г., в том числе средства, которые позволят учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств-членов, не будучи при этом дискриминационными по отношению к тем или иным эксплуатантам воздушных судов и сводя к минимуму возможности нарушения рыночного равновесия.

3.5.4 В период, предшествующий внедрению глобальной системы РМ, осуществление национальных и региональных РМ может позволить добиться экономически эффективного сокращения эмиссии. Европа считает полезным предложение о разработке эффективных рамок применения РМ, представленное Ассамблеей в резолюции А37-19.

## **4. АДАПТАЦИЯ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА**

4.1 Последствия изменения климата создают также эксплуатационный и финансовый риск и для самой глобальной авиационной отрасли. Европа полностью поддерживает проводимую Группой по проблеме воздействия и научным вопросам ИКАО работу, направленную на формирование более глубокого понимания этого риска и способов его устранения, а также направленной на распространение соответствующей информации.

## **5. ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВ**

5.1 Европа приветствует содержащуюся в резолюции А37-19 ИКАО рекомендацию, в которой государствам было предложено представить ИКАО свои планы действий с описанием соответствующих мер политического характера и мероприятий. Свои планы действий уже представили 36 европейских государств, хотя только 9 из них должны были это сделать, так как их показатели были выше порогового уровня.

5.2 Следует оказывать поддержку формированию партнерских связей между государствами в целях разработки планов действий по примеру партнерств, которые были созданы между некоторыми государствами – членами ЕКГА. Особые усилия следует направить на привлечение финансовой и технической поддержки в пользу развивающихся стран, желающих разрабатывать планы действий. Процедура представления планов действий должна оставаться простой, чтобы дать большему числу государств возможность подготовить свои планы действий.

5.3 В целях более эффективного отслеживания прогресса на пути к достижению глобальных целей необходимо усовершенствовать порядок представления государствами данных об эмиссии CO<sub>2</sub> и потреблении топлива, предпочтительно за счет использования уже имеющихся данных и уже существующей методики, включая данные, уже представленные другим органам, таким как РКИК ООН. На нынешнем этапе представление прогнозов относительно влияния той или иной меры на снижение эмиссии должно оставаться факультативным.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 Европа намерена приложить все усилия для достижения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО прогресса в решении такого вопроса, как международная авиация и изменение климата. Данный вопрос является одной из главных долгосрочных стратегических проблем отрасли, и для него необходимо найти соответствующие решения. Эксплуатационные и технические меры, а также национальные или региональные действия сами по себе не будут достаточными. Требуется *глобальный* подход, включающий и рыночные меры. Эту точку зрения разделяет также авиационная отрасль, и ИКАО должна принадлежать одна из ключевых ролей в разработке такого глобального подхода. Европа намерена работать вместе со своими международными партнерами для того, чтобы на данной сессии Ассамблеи было достигнуто соглашение об эффективных международных действиях.

— КОНЕЦ —