



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

МНЕНИЯ О ДЕЙСТВИЯХ ИКАО ПО УМЕНЬШЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ

(Представлено Данией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции по гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛЯ)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационный сектор движется к достижению своей цели чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году за счет технологий, эксплуатационных улучшений и более широкого использования устойчиво производимых видов топлива. ИКАО приняла многоуровневую методологию мониторинга для отслеживания прогресса в достижении этой цели без создания дополнительной отчетности.

Новый стандарт CO₂ для воздушных судов и обновление экологических требований будут способствовать повышению эффективности. Глобальная рамочная программа по устойчиво производимым видам авиационного топлива (SAF), авиационному топливу с более низким содержанием углерода (LCAF) и более чистым источникам энергии для авиации предусматривают сокращение эмиссии CO₂ на 5 % к 2030 году и подчеркивают необходимость оказания поддержки государствам.

ИКАО также занимается вопросами эмиссии, не связанной с CO₂, и в настоящее время работа продолжается.

Поскольку остаточная эмиссия сохранится, вопросы CORSIA и удаления углерода, как ожидается, будут играть определенную роль в достижении нулевого уровня эмиссии.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) одобрить методологию мониторинга и отчетности в отношении LTAG, утвержденную Советом на его 235-й сессии, для отслеживания технического прогресса в достижении LTAG, и поручить ИКАО безотлагательно внедрить эту методологию;

б) поручить Совету регулярно пересматривать стандарты охраны окружающей среды Приложения 16 с учетом достижений в области проектирования и технологий;

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

с) признать Глобальную рамочную программу ИКАО, согласованную на СААФ/3, обновив соответствующим образом резолюцию A41-21 об изменении климата; д) признать в резолюции A41-21 об изменении климата важность понимания и, в надлежащее время, рассмотрения вопроса об эмиссии, не связанной с CO₂, и ее воздействия на климат, а также ключевую роль, которую ИКАО должна играть в этом вопросе; е) признать в резолюции A41-21 об изменении климата, что даже при амбициозных усилиях в рамках секторальных мер остаточная эмиссия CO₂ сохранится и для достижения LTAG потребуются другие меры по решению вопроса об этой эмиссии.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Авиация является экологически устойчивой"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, указанная в данном документе, будет осуществляться за счет имеющихся ресурсов бюджета Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений.
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300 <i>"Конвенция о международной гражданской авиации"</i> Приложение 16 <i>"Охрана окружающей среды"</i> Резолюция A41-21 A42-WP/368 <i>"Экологическая поддержка Европейским регионом инициативы "Ни одна страна не остается без внимания"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международный авиационный сектор добился значительных успехов в снижении своего воздействия на окружающую среду, особенно в том, что касается эмиссии парниковых газов, повысив топливную эффективность и снизив расход топлива на коммерческий тонно-километр (RTK). Однако, поскольку в ближайшие десятилетия ожидается значительный рост объемов воздушного движения, следует продолжать усилия по решению проблемы авиационной эмиссии.

1.2 Достигнутое на 41-й Ассамблее ИКАО соглашение о коллективной долгосрочной глобальной цели (LTAG) для международной авиации по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году стало ключевой вехой с точки зрения принятия международным авиационным сектором ответственности за авиационную эмиссию. Благодаря использованию технологий, процедур полета и SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации эмиссия углерода может быть дополнительно сокращена, но не может быть полностью ликвидирована. Для достижения чистого нулевого уровня в 2050 году потребуются дополнительные меры.

1.3 В целях регулярного контроля за ходом реализации всех элементов корзины мер, направленных на достижение LTAG, Ассамблея поручила Совету рассмотреть необходимые методологии контроля за ходом работы и представить доклад 42-й сессии Ассамблеи в 2025 году. Независимо от самой цели, разработка методологии мониторинга эмиссии в международном авиационном секторе и понимание движущих факторов, лежащих в основе этой эмиссии, имеет решающее значение для получения замечаний и комментариев о достижениях сектора в деле обеспечения устойчивости.

1.4 На своем совещании в феврале 2025 года Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) согласился рекомендовать Совету принять многоуровневую методологию для мониторинга хода работы по техническим аспектам поручения Ассамблеи. Методология является одновременно обращенной в прошлое и в будущее, и на первом уровне в

значительной степени опирается на данные, которые ИКАО уже получает от государств и отрасли, что не создает дополнительной административной нагрузки. Совет утвердил методологию на своей 235-й сессии в июне 2025 года.

2. ПРОГРЕСС В ОБЛАСТИ ТЕХНОЛОГИИ И ПРОЦЕДУР ПОЛЕТА

2.1 Технологические решения могут снизить эмиссию CO₂ за счет повышения топливной эффективности в результате прогресса, достигнутого в области технического проектирования воздушных судов, включая их двигатели. Значительный успех был достигнут при разработке более эффективных воздушных судов, и ожидаемое принятие Советом нового стандарта на CO₂/расход топлива будет способствовать дальнейшим инновациям в этой области.

2.2 Новый стандарт требует, чтобы все крупные воздушные суда с новым сертификатом типа, подающие заявку на сертификацию после 31 декабря 2031 года, были на 10 % более экономичными по сравнению с действующим стандартом. Это важный шаг на пути к сокращению эмиссии парниковых газов от международной авиации, и Ассамблее предлагается признать важность этого достижения.

2.3 Регулярное обновление стандарта на CO₂ окажет положительное влияние на топливную эффективность новых типов воздушных судов и внесет значительный вклад в достижение LTAГ. Это также приведет к экономии средств эксплуатантов авиакомпаний за счет сокращения расходов на топливо. Поэтому Ассамблее предлагается поручить Совету регулярно пересматривать стандарты охраны окружающей среды Приложения 16 с учетом достижений в области проектирования и технологий.

2.4 В долгосрочной перспективе технологии могут позволить осуществлять полеты с нулевым уровнем эмиссии углерода за счет использования электрической тяги на короткие расстояния и водорода для средних расстояний. Работа Совета ИКАО по увязке целей и стандартов с использованием планов действий по регулированию и механизмов принятия решений будет иметь особенно важное значение для обеспечения того, чтобы, когда эти технологии достигнут надлежащего уровня готовности, ИКАО была готова реагировать на них новыми международными стандартами в целях содействия безопасной эксплуатации этих технологий во всем мире.

2.5 Эксплуатационные улучшения, такие как оптимизация планов полетов и организации воздушного движения, также играют решающую роль в сокращении эмиссии CO₂ от международной авиации за счет сокращения потребления топлива. Преимущества эксплуатационных улучшений должны занимать основное место при обосновании и реализации таких улучшений как в аэронавигации, так в наземных операциях.

3. SAF, LCAF И ДРУГИЕ БОЛЕЕ ЧИСТЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ

3.1 Глобальная рамочная программа, согласованная на третьей Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3), обеспечивает основу для разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации. Эта программа предусматривает целью количественное сокращение эмиссии CO₂ на 5 % к 2030 году за счет использования SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации, и Ассамблее следует включить эту глобальную рамочную программу в резолюцию A41-21 об изменении климата

и призвать к ее осуществлению всех государств ИКАО. Созыв СААФ/4 станет важным моментом для оценки прогресса, достигнутого после СААФ/3.

3.2 Важнейшее значение имеет компонент рамочной программы, направленный на оказание технической помощи и наращивание потенциала. Европа полностью привержена продолжению поддержки усилий по оказанию технической помощи и созданию потенциала, как она это делает на протяжении многих лет. Перечень этих проектов содержится в документе A42-WP/368. Европа признает необходимость оказания поддержки с учетом конкретных потребностей государств в разработке и внедрении этих видов более чистого авиационного топлива. Кроме того, это укрепляет глобальное сотрудничество в достижении целей СААФ/3 к 2030 году, а также создает основу будущих планов.

4. ЭМИССИЯ, НЕ СВЯЗАННАЯ С CO₂

4.1 По-прежнему существует научная неопределенность в отношении определения климатических последствий эмиссии, не связанной с CO₂, такой, как стойкие инверсионные следы и оксиды азота (NO_x). Государства, отрасль и научные круги выделяют значительные ресурсы на совместные усилия по улучшению научного понимания этого вопроса.

4.2 ИКАО продемонстрировала свою лидирующую роль, организовав в 2024 году первый симпозиум по эмиссии авиации, не связанной с CO₂, и продолжив эти усилия в ходе Недели климата в июне 2025 года. Дан толчок поиску решений по количественному расчету и устранению последствий эмиссии, не связанной с CO₂. Если это удастся сделать без увеличения эмиссии CO₂, это будет способствовать дальнейшему устойчивому развитию авиации. Поэтому Ассамблее предлагается признать в резолюции A41-21 об изменении климата важность понимания эмиссии, не связанной с CO₂, и ее воздействия на климат, а также ключевую роль, которую в этой связи должна играть ИКАО.

4.3 Совет утвердил программу работы САЕР на следующий цикл, которая включает в себя множество задач, направленных на понимание и, в надлежащее время, решение проблемы эмиссии, не связанной с CO₂. Координация процесса выполнения этих задач имеет первостепенное значение для достижения прогресса в этой сложной области.

5. ОСТАТОЧНАЯ ЭМИССИЯ

5.1 Даже при масштабных усилиях по сокращению эмиссии CO₂ от международной авиации с помощью внутриотраслевых мер (технологии, процедуры полетов и виды топлива) остаточная эмиссия сохранится до 2050 года и далее. Этот факт однозначно признан в подробном докладе LTAG от 2022 года и в последующем документе ИКАО от 2025 года о глобальных тенденциях в эмиссии CO₂ от международной авиации.

5.2 Предполагается, что для достижения чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году потребуются дополнительные меры, такие, как возможное сохранение CORSIA после 2035 года. Ассамблее предлагается признать необходимость включения вопроса об удалении углерода в рамки процесса достижения LTAG, с тем чтобы свести к минимуму необходимость принятия мер за пределами сектора.