

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе сообщается о работе ИКАО по мероприятиям, относящимся к международной авиации и изменению климата, проведенной после 39-й сессии Ассамблеи, включая прогресс по комплексу мер по нейтрализации эмиссии CO₂, относящихся к авиационным технологиям и стандартам, эксплуатационным усовершенствованиям и устойчиво производимым видам топлива, а также представлена обновленная информация о планах действий государств и связанных с ними проектов ИКАО, осуществляемых в партнерстве с другими международными организациями. В настоящем документе также коротко представлена информация о сотрудничестве ИКАО с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями в области авиации и изменения климата.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать значительный прогресс, достигнутый по каждому из элементов комплекса мер по сокращению эмиссии CO₂, достигнутый после 39-й сессии Ассамблеи;
- б) продолжать оказывать содействие Организации в области координации, поддержки и мониторинга действий по сокращению авиационной эмиссии CO₂ и представить доклад о достигнутом прогрессе до следующей Ассамблеи;
- в) признать прогресс, достигнутый в рамках инициативы ИКАО по реализации планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂ и призвать государства, которые еще не разработали планы действий, как можно скорее присоединиться к этой инициативе при поддержке ИКАО;
- г) попросить, чтобы информация о дальнейшей работе относительно осуществимости долгосрочной желательной цели глобального характера была представлена следующей сессии Ассамблеи, как предусмотрено п. 9 резолюции A39-2;
- е) призвать ИКАО сотрудничать с другими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями, представляя информацию о текущих и будущих мероприятиях, в том числе по эмиссии CO₂, и обеспечивая ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в прилагаемом рабочем документе Ассамблеи, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) A40-WP/58, Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата A40-WP/54, Определенные ИКАО глобальные тенденции в области окружающей среды. Текущие и будущие уровни авиационного шума и эмиссии

1. КОМПЛЕКС МЕР ПО НЕЙТРАЛИЗАЦИИ CO₂

1.1 Комплекс мер ИКАО по нейтрализации CO₂ включает в себя авиационные технологии и стандарты, эксплуатационные усовершенствования, использование устойчиво производимых видов топлива и Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), с тем чтобы достичь глобальных желательных целей для международной авиации: повышать топливную эффективность на 2 % в год и сохранять эмиссию CO₂ на одном и том же уровне начиная с 2020 года (углеродно нейтральный рост с 2020 года). В этом документе описывается прогресс ИКАО, достигнутый по первым трем элементам комплекса мер, в то время как информация о CORSIA представлена в документе A40-WP/56

1.2 Долгосрочная глобальная желательная цель

1.2.1 Во исполнение положений п. 9 резолюции A39-2 ИКАО приступила к изучению вопроса о возможности достижения долгосрочной глобальной желательной цели в отношении эмиссии международной авиации. Деятельность по рассмотрению этого вопроса будет продолжена для представления ее результатов на следующей сессии Ассамблеи.

1.3 Технологии и стандарты

1.3.1 В марте 2017 года Советом ИКАО был принят новый Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов в виде нового тома III Приложения 16, который будет применяться ко всем новым конструкциям типов самолетов с 2020 года, и с 2023 года – к конструкциям типов самолетов, уже находящихся в производстве. Таким образом, если конструкция самолета, находящегося в производстве, изменяется в период после 2023 года, то этот самолет должен соответствовать новому Стандарту на эмиссию CO₂. В 2028 году происходит прекращение производства, что означает, что в дальнейшем после 2028 года без приведения конструкций в соответствие с требованиями нового Стандарта выпуск находящихся в производстве самолетов, не отвечающих этим требованиям, продолжаться не может.

1.3.2 За прошедшие десять лет увеличилась вероятность начала эксплуатации электрических воздушных судов, включая полностью электрические, гибридные, частично турбозлектрические и турбозлектрические воздушные суда. В этой области ведутся исследования, и при необходимости ИКАО будет продолжать отслеживать технологии и обновлять соответствующие SARPS.

1.4 Эксплуатационные усовершенствования

1.4.1 В течение трехлетнего периода был проведен анализ с целью оценки преимуществ сокращения CO₂, возникающих в результате внедрения модулей блока 0 и блока 1 стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU), и информирования глобального авиационного сообщества о них. Как показал анализ, текущий и планируемый уровень внедрения элементов B0/B1 ASBU обеспечит в 2025 году совокупную ежегодную экономию топлива на глобальном уровне между 167 и 307 кг на один полет, что соответствует сокращению от 26,2 метрических тонны CO₂ до 48,2 метрических тонны CO₂, или экономии от 5 до 9,2 млрд долл. США.

1.4.2 Кроме того, был проведен первый глобальный анализ эффективности горизонтального полета, который является первым шагом на пути к полному анализу топливной эффективности. Результаты за 2017 год были представлены в разбивке по регионам ИКАО и показали, что уровни эффективности варьируются между 94 и 98 %. В рамках выводов были определены ограничения анализа, призванные способствовать интерпретации результатов.

1.4.3 В ноябре 2017 года состоялся первый Семинар ИКАО по экологичным аэропортам, в рамках которого проводились обсуждения и обмен информацией о передовой практике в области наземного обслуживания, мобильности в контролируемой и неконтролируемой зонах, возобновляемых источников энергии, взаимодействия с населением и представления отчетности. После успешного проведения первого семинара второй такой семинар был проведен в Лиме (Перу) с 8 по 9 марта 2019 года в сотрудничестве с Международным советом аэропортов, в ходе которого были представлены обновленная информация и данные по этим вопросам.

1.5 Устойчиво производимые виды топлива

1.5.1 В октябре 2017 года в Мексике была проведена вторая Конференция ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/2), цель которой состояла в том, чтобы разработать концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива и призвать государства принять меры на национальном и международном уровне, направленные на дальнейшую разработку и внедрение устойчиво производимых видов авиационного топлива. На СAAF/2 были приняты рекомендации, а затем была принята декларация, определяющая дальнейшую работу ИКАО, государств-членов и других заинтересованных сторон. В рамках декларации Конференция поддержала концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года в качестве обновляемого документа для будущей работы и призвала государства, отрасль и другие заинтересованные стороны обеспечить к 2050 году замену значительной доли авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива.

1.5.2 СAAF/2 также отметила, что концептуальное видение ИКАО на период до 2050 года основано на предположении, что объемы использования устойчиво производимых видов авиационного топлива будут постоянно расти и что концептуальное видение будет периодически пересматриваться в рамках процесса промежуточного подведения итогов, с тем чтобы постоянно оценивать прогресс в области разработки и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива, в том числе посредством организации регулярных практикумов и семинаров, что в конечном итоге должно привести к созыву СAAF/3 не позднее 2025 года с целью обновления концептуального видения и включения в него количественного параметра объемов устойчиво производимых видов авиационного топлива, которые должны будут использоваться к 2050 году. Первый семинар ИКАО, подводящий промежуточные итоги, состоялся 30 апреля – 1 мая 2019 года в Штаб-квартире ИКАО в целях обмена информацией между государствами и соответствующими заинтересованными сторонами и разработки важных структурных элементов процесса количественной оценки концептуального видения ИКАО на период до 2050 года в рамках подготовки к СAAF/3.

2. ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВ И ПОМОЩЬ

2.1 Планы действий государств

2.1.1 ИКАО продолжала напрямую взаимодействовать с государствами-членами в целях содействия разработке и обновлению их планов действий. Эта инициатива представляет собой ключевую стратегию, призванную помочь государствам-членам внедрить ряд мер по нейтрализации эмиссии CO₂, выбранных из корзины мер ИКАО. По состоянию на июнь 2019 года, 114 государств-членов, на долю которых приходится более 93 % коммерческих тонно-километров международной авиации¹, добровольно представили в ИКАО свои планы действий (см. добавление А).

2.1.2 Кроме того, ряд государств улучшили свои процессы сбора и анализа данных, включаемых в их планы действий, и все государства, аккредитованные при Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), представили полностью количественную оценку своего базового сценария и мер по нейтрализации CO₂ международной авиации, агрегированные на региональном уровне, в качестве дополнения к информации, полученной от отдельных государств. Эти позитивные результаты свидетельствуют о высоком уровне заинтересованности и участия государств-членов, а также о позитивном воздействии деятельности ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала.

2.1.3 В 2017 году было организовано семь семинаров ИКАО, посвященных планам действий государств. В начале 2019 года ИКАО также внесла изменения в Doc 9988 ИКАО "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂", с тем чтобы отразить ключевые решения, касающиеся CORSIA; и учесть уроки,

¹ На основе показателей коммерческих тонно-километров за 2015 год.

извлеченные из проектов, реализованных ИКАО (см. ниже). Кроме того, обновленный Дос 9988 будет способствовать определению потребностей государств-членов ИКАО в помощи.

2.1.4 Резолюция Ассамблеи А39-2 призывает государства, которые уже представили свои планы действий, поделиться содержащейся в них информацией и создавать партнерские связи с другими государствами, которые еще не представили планов действий. ИКАО вела работу по оказанию содействия установлению таких товарищеских партнерств ИКАО по планам действий государств. По состоянию на текущий момент было учреждено семь таких партнерств².

2.2 Проект ИКАО – Европейский союз (ЕС)

2.2.1 Проект ИКАО – ЕС представляет собой успешную инициативу в области охраны окружающей среды, финансируемую ЕС и реализуемую ИКАО в период с 2014 по 2019 год, которая оказывает поддержку 14 отобранным государствам в Африке и Карибском регионе в разработке и внедрении планов действий государств, а также в создании систем мониторинга эмиссии CO₂ международной авиации (добавление В). ИКАО занималась управлением средств, предоставляла административные услуги и нанимала проектных экспертов в каждом регионе, а отобранные государства назначали координаторов и предоставляли помещение для реализации проекта. Такой подход оказался полезным с точки зрения обеспечения увязки результатов проекта с SARPS и мерами политики ИКАО, а также с точки зрения полного вовлечения государств в процесс реализации. Все 14 отобранных государств разработали и представили планы действий с количественными показателями и учредили национальные группы по планам действий с участием соответствующих заинтересованных сторон из авиационного сектора для надзора за их выполнением. В каждом государстве была создана авиационная экологическая система (AES) в качестве инструмента мониторинга эмиссии CO₂ международной авиации.

2.2.2 Многие государства заявили о своем интересе к получению помощи на цели охраны окружающей среды в рамках успешного проекта ИКАО – ЕС. Дополнительное финансирование позволит ИКАО распространить выгоды этого проекта на большее количество государств-членов и воспроизвести указанные выше первоначальные проекты в большем масштабе.

2.3 Проект ИКАО – ПРООН/ГЭФ

2.3.1 В рамках этого проекта государствам оказывалась поддержка во внедрении мер по сокращению эмиссии, прежде всего развивающимся государствам и малым островным развивающимся государствам (SIDS). Этот проект, финансируемый Глобальным экологическим фондом (ГЭФ), осуществлялся ИКАО в период с 2015 по 2018 год в сотрудничестве с программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и включал реализацию двух экспериментальных проектов по использованию солнечной энергии в двух международных аэропортах на Ямайке, которые теперь могут служить примером для других аэропортов, реализующих стратегию нейтрализации эмиссии (добавление С).

3. СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ

3.1 ИКАО продолжала сотрудничество с другими международными организациями, занимающимися вопросами изменения климата, прежде всего с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). В ходе совещания РКИК ООН ИКАО представляла устные и письменные заявления, организовывала сопутствующие мероприятия и участвовала в них, подчеркивая прогресс ИКАО в вопросах международной авиации и изменения климата. ИКАО также продолжала отслеживать события в других организациях системы ООН, включая Международную морскую организацию (ИМО), Межправительственную группу экспертов по изменению климата (МГЭИК), Всемирную метеорологическую организацию (ВМО), Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и Группу ООН по рациональному природопользованию (ГРП).

² <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ActionPlan-Questions.aspx>

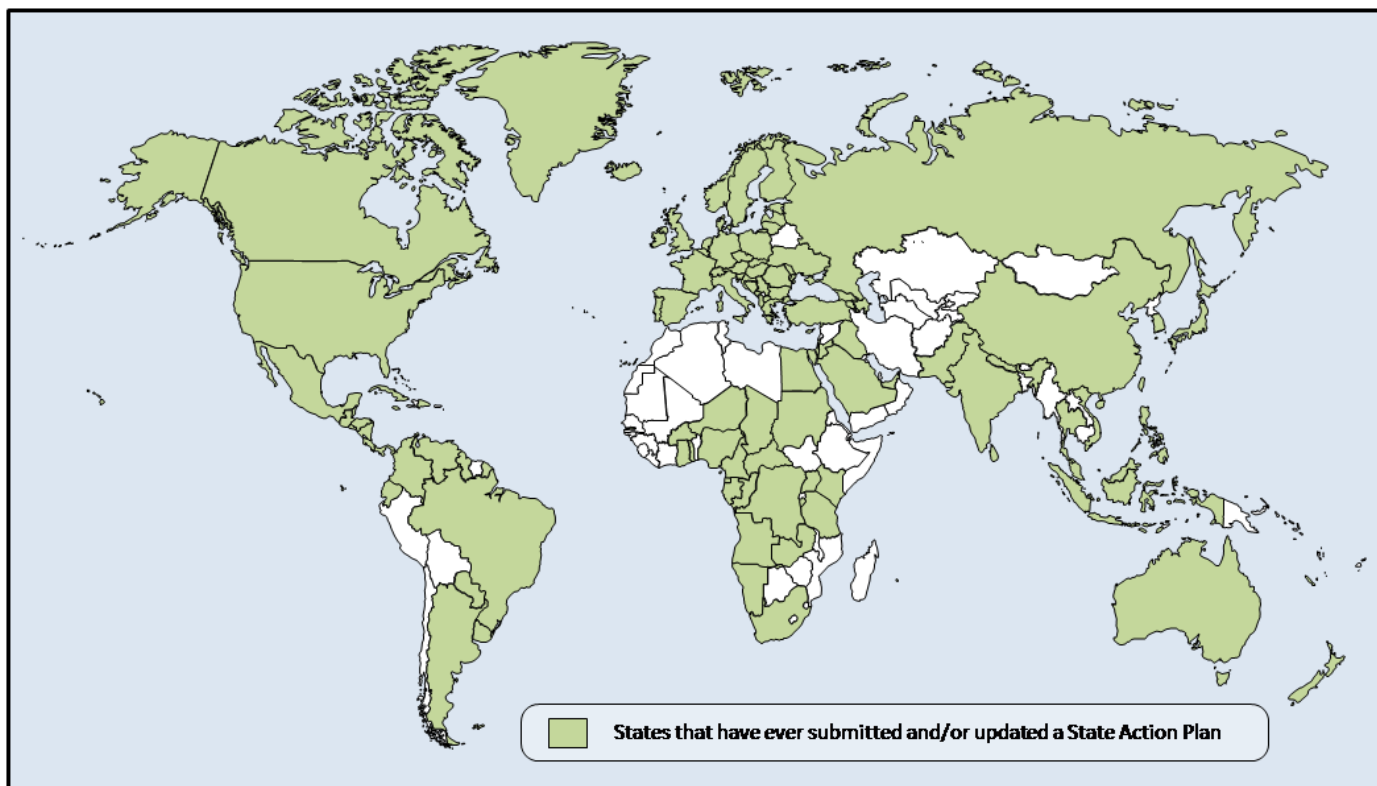
3.2 Кроме того, 23 сентября 2019 года в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке Генеральный секретарь ООН будет принимать саммит по вопросам изменения климата, который будет посвящен девяти тематическим областям, относящимся к изменению климата, таким как стратегии смягчения, переход к новой системе энергоснабжения, устойчивость к изменению климата и адаптация к его последствиям, финансирование климатических вопросов и формирование цен на выбросы углерода, и отраслевые партнерства. ИКАО участвовала в процессе подготовки этого саммита, стремясь сохранить лидирующую роль ИКАО во всех вопросах, имеющих отношение к международной авиации и изменению климата, подчеркивая достижения ИКАО и добиваясь четкого признания мандата ИКАО применительно к международной авиации, дополняющего амбициозные цели, зафиксированные в Парижском соглашении.

4. **ИНФОРМАЦИОННО-РАЗЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ВОПРОСАМ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ**

4.1 14–16 мая 2019 года в Монреале (Канада) ИКАО провела симпозиум по вопросам охраны окружающей среды "Цель – обеспечение экологичности. Следующий этап". Государства-члены были проинформированы о событиях в области охраны окружающей среды от воздействия международной авиации, предшествующих 40-й сессии Ассамблеи. Получил поддержку схожий подход для разработки доклада ИКАО по вопросам охраны окружающей среды 2019 года "Цель – обеспечение экологичности. Следующий этап"³.

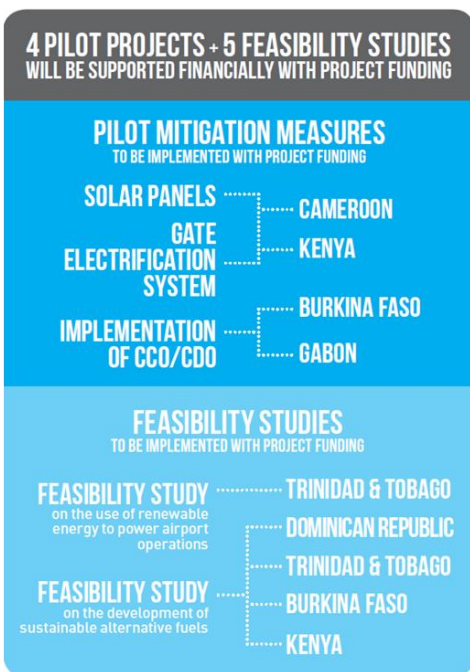
³ Должен быть выпущен до 40-й сессии Ассамблеи: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/envrep2019.aspx>.

APPENDIX A
STATUS OF STATE ACTION PLANS SUBMITTED
(As of June 2019)



APPENDIX B

ICAO-EU PROJECT ON CAPACITY BUILDING FOR CO₂ MITIGATION FROM INTERNATIONAL AVIATION



APPENDIX C

ICAO-UNDP-GEF PROJECT ON TRANSFORMING THE GLOBAL AVIATION SECTOR: EMISSIONS REDUCTIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION

1 IMPLEMENTING AVIATION LOW EMISSIONS MEASURES: COSTS AND ENVIRONMENTAL BENEFITS ASSESSMENT

A marginal abatement costs (MAC) curve has been developed to assess the costs and benefits associated with the implementation of the aviation low emissions measures in developing States and SIDS.

ICAO REPORT ON COSTS AND ENVIRONMENTAL BENEFITS (MAC CURVE ANALYSIS)



1. To support developing States and SIDS to obtain the necessary information on the financial costs and CO₂ emissions reduction benefits associated with the basket of mitigation measures selected in their State Action Plan
2. To provide technical support and practical guidance to developing States and SIDS to enable them to identify feasible emissions reduction measures
3. To make informed decisions relating to the implementation of CO₂ mitigation measures

2 DEVELOPMENT OF 4 GUIDANCE DOCUMENTS TO FACILITATE LOW EMISSIONS AVIATION IN DEVELOPING STATES AND SIDS

Enhancing States' policy framework and strengthening their national capacities through a series of guidance documents.

4 UNIQUE GUIDANCE MATERIALS FOR ICAO MEMBER STATES:



1. Renewable Energy for Aviation: Practical Applications to Achieve Carbon Reductions and Cost Savings
2. Financing Aviation Emissions Reductions
3. Regulatory and Organizational Framework to Address Aviation Emissions
4. Sustainable Aviation Fuels Guide

3 ICAO INTEGRATED ENVIRONMENTAL TECHNICAL PLATFORM

A platform to support the implementation of low emissions measures in the aviation sector.

Sharing knowledge and resources, as well as other outreach initiatives through an integrated environmental technical platform.

LOW-CARBON AVIATION KNOWLEDGE-SHARING PLATFORM



This interactive "Low-carbon Aviation Knowledge-sharing Platform" provides informative resources and ICAO tools, as well as relevant guidance documents on aviation and environment to ICAO Member States. It will be accessible through the ICAO public website.

4 PILOT PROJECT ON AVIATION LOW EMISSIONS MEASURES

Implementation of a pilot project for emissions reduction in Jamaica



1. Installation of gate electrification equipment with energy supplied by solar power to replace jet fuel-powered Auxiliary Power Units (APUs) and diesel-fueled Ground Power Units (GPU) at two international airports in Jamaica
2. Facilitate the replicability of this solar technology at airports, thus equipping developing States and SIDS with tools to carry out similar projects