



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)

ПЕРСПЕКТИВЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ

(Представлено Финляндией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Подчеркивая важность уменьшения воздействия международной авиации на климат, Европа активно поддерживает корзину мер ИКАО, включая CORSIA, и признает уже достигнутый прогресс.

Крайне важно, чтобы все государства и регионы эффективно реализовывали CORSIA и участвовали в компенсационных обязательствах CORSIA начиная с пилотного этапа, с тем чтобы достигнуть цели ИКАО по углеродно-нейтральному приросту начиная с 2020 года, не забывая также о важнейшей роли устойчиво производимых видов авиационного топлива в осуществлении этого устремления.

Действия: Ассамблее предлагается:

a) поддержать разработку обширного ряда мер политики в рамках корзины мер ИКАО в помощь государствам, с тем чтобы обеспечить для них практические пути эффективного уменьшения воздействия авиационного сектора на климат;

b) предложить государствам-членам продолжить начатую ИКАО работу, принимая меры по обеспечению комплексной и ранней реализации CORSIA во всем мире, вводя необходимую национальную политику и создавая механизмы регулирования в целях обеспечения соблюдения требований CORSIA;

c) принять к сведению нерешенные проблемы, связанные с процессом превращения устойчиво производимых видов авиационного топлива в действующую реалию, и предложить ИКАО и государствам разработать более амбициозные меры в поддержку увеличения объемов использования этих видов топлива в соответствии с концептуальным видением ИКАО относительно альтернативных видов авиационного топлива на период до 2050 года;

d) поддержать работу над постановкой долгосрочной цели в отношении сокращения эмиссии международной авиации в свете недавно опубликованных докладов и происшедших событий, например в рамках ГА ООН, МГЭИК, РКИК ООН и ИМО, на основе принятых отраслью обязательств и технических возможностей;

¹ 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, Эстония.

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

е) принять к сведению приверженность Европы делу наращивания потенциала в области охраны окружающей среды в духе инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Чикагская конвенция и Приложение 16 к ней Резолюции А39-2 и А39-3 Ассамблеи

1. CNG2020 И КОРЗИНА МЕР

1.1 Принятие связанных с CORSIA SARPS и соответствующих согласованных элементов внедрения продемонстрировало общее стремление к реализации решения, принятого Ассамблеей ИКАО в 2016 году, стабилизировать авиационную эмиссию на уровнях 2020 года. Это первый шаг к достижению целей Парижского соглашения, в частности предусматривающих ограничение глобального повышения температуры уровнем значительно ниже 2 °С, при этом стремясь ограничить это повышение уровнем 1,5 °С.

1.2 Согласно последней оценке экологических тенденций САЕР ИКАО, объемы потребления топлива и эмиссии CO₂ в 2015–2045 гг. вырастут в 2,2–3,1 раза. По самому вероятному сценарию, количество полетов из аэропортов в регионе ЕКГА вырастет с 5,2 млн в 2016 году до 8,4 млн в 2040 году, а потребление топлива увеличится с 46,2 млн тонн в 2016 году до 67,5 млн тонн в 2040 году. Несмотря на продолжающееся повышение эффективности расхода топлива, ожидается увеличение объема эмиссии, притом что специальный доклад Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) о достижении цели по ограничению роста температуры уровнем 1,5 °С³ содержит предупреждение о том, что без значительных сокращений глобальной эмиссии глобальное потепление на 1,5 °С может произойти уже в 2030 году. Это подтверждает настоятельную необходимость достижения цели углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года (CNG2020) и стремления к дальнейшему уменьшению эмиссии.

1.3 Государства, представляющие настоящий документ, активно поддерживают корзину мер ИКАО, в том числе CORSIA, в качестве главного способа достижения поставленной ИКАО цели CNG2020. Эти государства и авиационная отрасль приняли меры по всем элементам корзины мер, как указано в Докладе по вопросам европейской авиации и экологии (EAER) 2019 года⁴ и в планах действий, направленных в ИКАО государствами – членами ЕКГА. Согласно EAER, с 2005 по 2017 год было достигнуто сокращение потребления топлива на пассажиро-километр на 24 %, а к 2040 году ожидается дальнейшее сокращение среднего потребления топлива на пассажиро-километр на 12–22 %.

1.4 Как и многие государства во всем мире, государства – члены ЕКГА также приступили к внедрению CORSIA SARPS, что подтверждает их обязательства в рамках этой системы и в отношении надежной и юридически обязывающей ее реализации в своих юрисдикциях. Все 44 государства – члена ЕКГА с самого начала выразили желание участвовать в

³ <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁴ Этот доклад прежде всего призван стать источником объективной, ясной и точной информации об эффективности экологической деятельности авиационного сектора на европейском уровне. <https://www.easa.europa.eu/eaer/>

реализации добровольного пилотного этапа CORSIA, как указано в Братиславской декларации 2016 г., и в полной мере при взаимной поддержке участвуют в реализации CORSIA.

1.5 В целях достижения полной функциональности CORSIA государства, представляющие данный документ, поддерживают принятие и внедрение надежных правил и системы управления, подкрепленные самым широким участием и внедрением внутри государств. Принятие всеми государствами и эксплуатантами обязательств по достижению CNG2020 и эффективной реализации CORSIA крайне важно. Высокий уровень участия имеет решающее значение для обеспечения положительного воздействия на климат в рамках глобальной системы. Соответствующие критериям CORSIA единицы эмиссии, включая механизмы обеспечения надлежащего предложения и дополнительности, и механизм устойчивости для соответствующих критериям видов топлива будут играть главную роль в обеспечении эффективности и надежности CORSIA. В этих же целях в рамках CORSIA будут учтены события, связанные с Парижским соглашением, и налажен механизм предотвращения двойного учета.

2. УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ ВИДЫ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (SAF)

2.1 ИКАО признает, что с учетом ожидаемого роста сектора и ограниченности имеющихся в нем альтернативных видов источников энергии в ближайшей перспективе, использование SAF, которые, возможно, будет окончательно внедрены с появлением полностью электрических и гибридных электрических воздушных судов, может стать одним из основных способов существенного уменьшения воздействия авиации на климат и источником дополнительных социально-экономических и других экологических выгод. Государства, представляющие данный документ, признают ведущую роль ИКАО в содействии распространению SAF и достигнутый на сегодняшний день прогресс в этой сфере, особенно в разработке глобальных стандартов использования SAF и демонстрации их безопасности и технической осуществимости. Они также приветствуют прогресс, достигнутый на Второй конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ2) и первом Обзорном семинаре ИКАО, и призывают Ассамблею ИКАО принять меры к обновлению концептуального видения ИКАО на период до 2050 года, включив в него желательную количественную оценку доли SAF, которую следует заменить на SAF к 2050 году в соответствии с решением, принятым на СААФ/2.

2.2 В то же время все еще остаются существенные проблемы, связанные с процессом превращения SAF в практическую реалию для авиации, среди которых следующие: i) цена SAF относительно керосина, получаемого из ископаемого сырья; ii) предусмотренные существующей политикой стимулы, преимущественно поощряющие инвестиции в использование биоэнергетики в наземном транспорте, что приводит к малодоступности SAF; iii) использование устойчиво производимых видов авиационного топлива не обязательно ведет к уменьшению авиационной эмиссии углерода, если не сопровождается надежной сертификацией устойчивости.

2.3 Концептуальное видение ИКАО относительно альтернативных видов авиационного топлива на период до 2050 года содержит призыв к государствам, отрасли и заинтересованным сторонам, прежде всего авиакомпаниям, инициативно и слаженно стремиться к замене существенной доли обычных видов авиационного топлива на SAF к 2050 году. Поскольку в результате действующей политики в краткосрочной перспективе доступны лишь минимальные объемы, ИКАО и ее государствам-членам следует рассмотреть вопрос о принятии более действенных мер политики, с тем чтобы стимулировать инвестиции и содействовать созданию рынка конкурентоспособных SAF, включая синтетические виды топлива, производимые с использованием дополнительной электроэнергии из возобновляемых источников. Цели сбалансированного предложения, поставленные в результате диалога между регламентирующими

органами и заинтересованными сторонами, могут стать для государств эффективным средством содействия росту объемов производства и использования SAF.

2.4 ИКАО предстоит сыграть особую роль в глобальном согласовании требований авиации к устойчивости SAF путем установления надежного набора критериев, включающих основные экологические принципы, а также обеспечивая использование SAF, способствующее достижению более общих целей ООН в области устойчивого развития.

3. ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕЛЬ

3.1 Достижение глобального обязательства международной авиации в отношении CNG2020 остается важнейшим вкладом в достижение долгосрочной температурной цели Парижского соглашения. За период после принятия цели CNG2020 ИКАО достигла значительного прогресса в реализации мер, направленных к ее достижению. Государствам – членам ИКАО следует гордиться этими успехами, свидетельствующими о том, что государства, совместно решая глобальные проблемы на глобальной основе, могут добиться эффективных действий. Чтобы быть наравне с амбициозными целями других секторов в борьбе с изменениями климата, международной авиации необходимо рассмотреть кривую более долгосрочного уменьшения эмиссии глобальной авиации. Это обеспечит определенность на дальнюю перспективу и тем самым создаст стимулы для инвестиций в инновационные технологии внутри сектора.

3.2 В Парижском соглашении 2015 года поставлены четкие цели по ограничению повышения глобальной температуры, охватывающие все антропогенные виды эмиссии парниковых газов. Достижение этих целей требует скорейшего перелома тенденции роста глобальной эмиссии и создания во второй половине века углеродно-нейтральной экономики.

3.3 Как уже говорилось в п. 1.2, в специальном докладе Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) о достижении цели по ограничению роста температуры уровнем 1,5 °C подчеркивается не только беспрецедентный масштаб необходимых действий, но и их срочность. В нем также показано, что реализация тех способов уменьшения эмиссии CO₂, которые могли бы обеспечить достижение цели по ограничению роста температуры уровнем 1,5 °C, предполагает уменьшение к 2030 году глобальной эмиссии CO₂ во всех сферах человеческой деятельности приблизительно на 45 % по сравнению с уровнями 2010 года и достижение нулевого показателя чистого объема эмиссии к 2050 году.

3.4 Международное судоходство, хотя и не охваченное определяемыми на национальном уровне вкладами (NDC) большинства государств в рамках Парижского соглашения, в рамках Международной морской организации (ИМО) определило порядок сокращения эмиссии, достигающей пика "как можно скорее", предусматривающий сокращение "к 2050 году как минимум на 50 % по сравнению с уровнем 2008 года". Более десяти лет международная авиационная отрасль стремится к аналогичной долгосрочной цели сокращения чистого объема своей эмиссии к 2050 году на 50 % по сравнению с уровнем 2005 года.

3.5 Государства, представляющие данный документ, подчеркивают, что для уменьшения воздействия международной авиации на изменение климата важно установить амбициозный долгосрочный ориентир, и призывают ИКАО согласовать долгосрочную цель для международной авиации, соответствующую заявленной в Парижском соглашении цели ограничения повышения температуры уровнем 1,5°C.

3.6 При постановке любой долгосрочной цели необходимо, как и в случае CNG2020, учитывать принцип особых условий и соответствующих возможностей (см. п. 6 резолюции A39-2), не накладывая конкретных обязательств на отдельные государства.

3.7 Комитету САЕР были предоставлены полномочия в этом вопросе в соответствии с п. 9 резолюции А39-2, в котором 39-я Ассамблея поручила Совету изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. САЕР продолжает действовать в этом направлении в рамках предложенной программы работы САЕР/12.

3.8 Государства, представляющие данный документ, полагают, что в целях содействия исполнению упомянутого выше поручения касательно долгосрочной цели для международной авиации в настоящее время необходимо провести оценку вариантов участия международной авиации в представленных выше планах уменьшения глобальной эмиссии углерода. Эта важная информация позволит ИКАО в кратчайшие сроки принять обоснованное решение относительно долгосрочной цели уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации исходя из принятых отраслью обязательств и технических возможностей.

4. НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА

4.1 В 2018 году государства – члены ЕКГА приняли участие в первом этапе программы товарищеского партнерства ИКАО АСТ-CORSIA. В рамках этой инициативы, а также других проектов, финансируемых Европейским союзом (ЕС), была оказана помощь в форме подготовки экспертов и необходимой последующей поддержки государствам-получателям, среди которых государства-члены, расположенные в Африке, бассейне Карибского моря и регионе АСЕАН⁵. Эта программа касается способности реализовывать CORSIA с самого начала ее добровольного этапа в 2021 году или начиная как можно раньше, а также содействия распространению остальной корзины мер, включая подготовку или обновление их государственных планов действий, предусматривающих отслеживание их авиационной эмиссии, управление ею и представление отчетности.

4.2 Эти проекты, осуществляемые в полном взаимодействии с ИКАО, будут способствовать наиболее эффективной реализации стандартов и передовой практики ИКАО в этих регионах. Они иллюстрируют более общие обязательства европейских государств, указанные в Братиславской декларации, подписанной всеми государствами – членами ЕКГА в 2016 году, и в декларации о намерениях, подписанной ЕС и ИКАО в 2016 году на полях 39-й сессии Ассамблеи.

– КОНЕЦ –

⁵ Бруней, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд и Филиппины.