

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата.**

**ВНЕДРЕНИЕ CORSIA И ПРИЗНАНИЕ ВИДОВ ТОПЛИВА,  
ОТВЕЧАЮЩЕГО ЕЕ УСЛОВИЯМ**

(Представлено Катаром)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе подчеркивается озабоченность Государства Катар тем, что авиаперевозчики могут в конечном счете начать использовать топливо с низким содержанием углерода в рамках несогласованного комплекса различных национальных или региональных правил, что может привести к сложностям и дублированию в процессе соблюдения требований или вызвать расхождения по уровню приверженности. ИКАО критически важно играть ведущую роль в этом процессе на основе ряда принципов, позволяющих ускорить темпы внедрения видов топлива, отвечающего условиям Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), а также оказывать содействие их использованию.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) настоятельно призвать Совет ИКАО и Третью Конференцию по авиации и альтернативным видам топлива согласовать глобальную дорожную карту использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. SAF и LCAF), учитывая критически важную роль ИКАО в этом вопросе, во избежание нарушений, вызванных внедрением местных и региональных систем SAF;

б) рекомендовать государствам-членам принять ряд принципов, касающихся использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, как указано в п. 3.1 b) ниже.

<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 2023–2025 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года) Резолюция А40-18 Ассамблеи ИКАО Резолюция А40-19 Ассамблеи ИКАО

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Государство Катар приветствует ведущую роль ИКАО и авиационного сектора и их приверженность решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> и изменения климата посредством использования авиационного топлива с более низким содержанием углерода.

1.2 Устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF) и авиационное топливо с более низким содержанием углерода (LCAF), известные как виды топлива, отвечающие условиям CORSIA, являются одним из элементов внедрения положений тома IV "Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Приложения 16 "Охрана окружающей среды" ИКАО, а также неотъемлемой частью корзины мер ИКАО по сокращению авиационной эмиссии. CORSIA позволяет эксплуатантам воздушных судов сократить свои компенсационные обязательства за счет использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.

## 2. ВИДЫ ТОПЛИВА, ОТВЕЧАЮЩЕГО УСЛОВИЯМ CORSIA

2.1 *Авиационное топливо с более низким содержанием углерода (LCAF) и устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF)*

2.1.1 Производство LCAF осуществляется по строго определенным технологиям, включая использование источников электроэнергии с низким содержанием углерода, улавливание и секвестрацию углерода (CCS), а также использование возобновляемых источников водорода и источников водорода с низким содержанием углерода. Многие технологии полностью доступны и могут быть немедленно внедрены, включая лучшие в своем роде виды практики в области удаления газов, сжигания в факелах и управления неорганизованными выбросами, особенно метана (широко известного тем, что его способность удерживать тепло в атмосфере более чем в 25 раз превышает аналогичный показатель диоксида углерода).

2.1.2 Исходя из вышеизложенного, можно с уверенностью утверждать, что LCAF станут коммерчески доступны благодаря резкому увеличению производства заблаговременно до 2030 года, что не только поможет сократить эмиссию парниковых газов (ПГ) от сжигания авиационного топлива в краткосрочной перспективе, но также и приведет к появлению на рынке растущих объемов SAF, которые необходимо смешивать с обычным реактивным топливом. Смешивание LCAF/SAF представляется наиболее эффективным способом значительного снижения содержания углерода, что необходимо обеспечивать во время поэтапного осуществления производства SAF (см. сценарий 3 в таблице 1 ниже). Следует подчеркнуть различие между LCAF и SAF, первые из которых не зависят от доступности сырья или ограничений на смешивание. Другими словами, как только LCAF начнет производиться на объекте, все реактивное топливо, перерабатываемое на данном объекте, будет классифицироваться как LCAF, что дает значительные преимущества для удовлетворения краткосрочных и среднесрочных потребностей в топливе с низким содержанием углерода (см. сценарий 1 в таблице 1 ниже).

2.1.3 Устойчиво производимые виды авиационного топлива являются важным элементом для достижения любой согласованной долгосрочной желательной цели; однако существует множество проблем, которые ограничивают возможность немедленного начала/наращивания их производства, вынуждающих государства по-прежнему находиться на этапе изучения целесообразности производства SAF с учетом увеличения соответствующих издержек и последствий для авиаперевозок.

2.1.4 Программа АСТ-SAF ИКАО (помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала в области SAF) является важной инициативой, которую следует расширить с целью охвата других видов авиационного топлива. ИКАО необходимо обеспечить оказание необходимой помощи всем государствам-членам посредством наращивания потенциала, оказания финансовой поддержки и передачи технологий.

2.1.5 Некоторые производственные процессы и технологии, которые считаются наиболее перспективными с точки зрения сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>, т. е. использование захваченного атмосферного CO<sub>2</sub> и более широкое применение зеленого и голубого водорода для производства "синтетического керосина", все еще требуют тщательной проработки и должны доказывать коммерческую целесообразность увеличения их масштабов.

2.1.6 Существует также ряд серьезных проблем, которым следует уделить должное внимание, особенно в области сертификации SAF и различных критериев устойчивости, используемых при проведении сертификации SAF. Отрасли следует пересмотреть критерии устойчивости для большинства используемых в настоящее время видов сырья и оценить степень соответствия такого сырья долгосрочным ожиданиям. Кроме того, сохраняется еще одна серьезная проблема, заключающаяся в отсутствии глобального реестра для отслеживания использования сертифицированных SAF и погашения/списания единиц эмиссии CO<sub>2</sub>.

2.1.7 Таблица 1. Различные сценарии для различных соотношений видов топлива (LCAF и SAF) и данные об их доступности и осуществимости.

Сценарий	Сценарий 1	Сценарий 2	Сценарий 3	Сценарий 4
<b>Соотношения видов топлива (LCAF и SAF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % LCAF</li> <li>• 0 % SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 % LCAF</li> <li>• 50 % SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 % LCAF,</li> <li>• 50 % SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 % LCAF</li> <li>• 100 % SAF</li> </ul>
<b>Сокращение эмиссии за счет видов топлива</b>	Сокращение эмиссии на 10 %.	Сокращение эмиссии на 40 %.	Сокращение эмиссии на 45 %.	Сокращение эмиссии на 80 %.
<b>Доступность и осуществимость</b>	Наиболее высокая доступность Наиболее высокая осуществимость	Низкая доступность Низкая осуществимость	Низкая доступность (SAF) Низкая осуществимость (SAF)	Нет данных Низкая осуществимость

### 3. РЕКОМЕНДАЦИЯ

3.1 Государство Катар призывает 41-ю сессию Ассамблеи ИКАО:

- а) настоятельно призвать Совет ИКАО и Третью Конференцию по авиации и альтернативным видам топлива согласовать глобальную дорожную карту использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. SAF и LCAF), учитывая критически важную роль ИКАО в этом вопросе, во избежание нарушений, вызванных внедрением местных и региональных систем SAF;

- b) призвать государства – члены ИКАО принять следующие принципы использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA:
- i. стимулировать использование видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (вместо взимания штрафов с авиакомпаний или введения налога на ископаемое реактивное топливо);
  - ii. признать LCAF в качестве одного из видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, в национальных или региональных правилах использования SAF;
  - iii. рассматривать сокращение эмиссии SAF отдельно от физических поставок и признать принцип Book & Claim ("Оформляй и заявляй") без каких-либо географических ограничений;
  - iv. создать согласованную глобальную систему учета (не допускающую двойного учета заявлений о сокращении эмиссии категорий 1 и 3) для сертификации, верификации, реализации и погашения кредитов на сокращение эмиссии в результате использования или реализации видов топлива, отвечающего условиям CORSIA;
  - v. соблюдать существующие долгосрочные коммерческие соглашения между авиаперевозчиками и поставщиками топлива и поддерживать статус соответствующих видов топлива с момента подписания договора до истечения срока действия коммерческих соглашений, прежде чем вносить какие-либо будущие изменения в критерии устойчивости видов топлива, отвечающего условиям CORSIA. В случае внесения любых изменений в критерии устойчивости указываются даты вступления в силу таких изменений во избежание нарушения текущих договорных обязательств.

— КОНЕЦ —