

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

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

ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен доклад о прогрессе, достигнутом ИКАО после 40-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата, в частности по вопросу осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации, а также в рамках инициативы ИКАО относительно планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂ и соответствующих проектов по оказанию помощи и наращиванию потенциала. В настоящем документе также представлена информация о сотрудничестве ИКАО с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями в области авиации и изменения климата.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать значительный прогресс, достигнутый Организацией после 40-й сессии Ассамблеи по вопросу осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации, включая выводы совещания ИКАО высокого уровня по этому вопросу;
- b) признать результаты, достигнутые в рамках инициативы ИКАО относительно планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂, и призвать государства продолжать участвовать в данной инициативе ИКАО;
- c) продолжать оказывать содействие Организации в области координации, поддержки и мониторинга действий по сокращению эмиссии CO₂ от международной авиации и представить доклад о достигнутом прогрессе до следующей сессии Ассамблеи;
- d) рекомендовать и предложить государствам, отрасли и организациям принять участие в программе ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в сфере устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF), которую следует расширить в целях оказания дополнительного содействия реализации других мер по сокращению эмиссии в рамках программы ACT-LTAG ИКАО;
- e) призвать ИКАО сотрудничать с другими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями и представить им соответствующую информацию, обеспечивая при этом ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации;
- f) рассмотреть содержащуюся в настоящем документе информацию в целях обновления резолюции A40-18 Ассамблеи.

<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 в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 4 октября 2019 года) A41-WP/369, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i> Дос 10178, <i>Доклад совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации (HLM-LTAG)</i>

1. ДОЛГОСРОЧНАЯ ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ ЦЕЛЬ (LТАG)¹

1.1 В ответ на просьбу 40-й сессии Ассамблеи, содержащуюся в п. 9 резолюции А40-18, ИКАО и ее государства-члены и другие заинтересованные стороны приложили значительные усилия для изучения осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LТАG) для международной авиации. В марте 2020 года Совет согласился с процедурой реагирования на эту просьбу Ассамблеи, как изложено и показано ниже.

- 1) сбор данных и совместное использование информации (см. п. 1.2);
- 2) техническая оценка сценариев сокращения эмиссии CO₂ и анализ затрат и необходимых инвестиций (см. п. 1.3);
- 3) консультации и диалоги между заинтересованными сторонами (см. п. 1.4);
- 4) привлечение высокопоставленных представителей для содействия принятию решений (см. п. 1.5).

Процесс и сроки достижения LТАG ИКАО



1.2 Обзорные семинары по сокращению эмиссии CO₂ в авиационном секторе

1.2.1 В рамках продолжающейся работы ИКАО по вопросам LТАG, в частности для сбора данных и совместного использования информации о сокращении эмиссии CO₂ в авиационном секторе, в сентябре 2020 года² и сентябре 2021 года³, соответственно, были проведены обзорные семинары ИКАО 2020 и 2021 годов. В ходе этих мероприятий государства, руководители отрасли, представители исследовательских и инновационных организаций поделились своими амбициозными планами, решениями и стратегиями по сокращению эмиссии углерода международной авиации, включая меры в сфере технологий, эксплуатации и топлива. Совещанию высокого уровня, состоявшемуся в июле 2022 года (см. п. 1.5), предшествовал обзорный семинар ИКАО, проводившийся 18 июля 2022 года⁴ в целях обмена последней актуальной информацией и подготовки к последующему совещанию.

1.2.2 Кроме того, ИКАО разработала сайт инструментов отслеживания результатов⁵, на котором представлена вся последняя информация об инициативах сокращения авиационной эмиссии CO₂ в разбивке по трем направлениям – технологии, эксплуатация и топливо, а также об

¹ Веб-сайт LТАG ИКАО: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

² Веб-сайт обзорного семинара 2020 года: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2020/Pages/default.aspx>

³ Веб-сайт обзорного семинара 2021 года: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2021/Pages/default.aspx>

⁴ Веб-сайт обзорного семинара 2022 года: <https://www.icao.int/Meetings/Stocktaking2022/Pages/default.aspx>

⁵ Веб-сайт инструментов ИКАО для отслеживания результатов: [Инициативы по сокращению авиационной эмиссии CO₂. Инструмент отслеживания результатов \(icao.int\)](https://www.icao.int/initiatives/stocktaking)

инициативах по нулевому чистому показателю авиационной эмиссии. Представлена также информация о партнерских проектах в рамках Глобальной коалиции ИКАО за устойчивое развитие авиации. Коалиция представляет собой форум заинтересованных сторон, цель которого заключается в том, чтобы способствовать развитию новых идей и ускорять процесс внедрения инновационных решений, которые дополнительно уменьшат эмиссию парниковых газов (ПГ) в источнике, на земле или в воздухе.

1.2.3 Секретариат ИКАО продолжит содействовать мониторингу новейших экологических технологий и инноваций для сокращения авиационной эмиссии CO₂, в частности посредством дальнейшего проведения обзорных семинаров ИКАО. В рамках осуществления мониторинга прогресса и во исполнение поручения второй Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/2), проведенной в 2017 году, ИКАО планирует созвать третью конференцию (СAAF/3) в 2023 году с целью рассмотрения и обновления концептуального видения ИКАО на период до 2050 года в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), включая авиационное топливо с более низким содержанием углерода (LCAF) и другие более чистые источники энергии для авиации, с тем чтобы определить глобальные рамки и количественную долю потребления такого топлива на период до 2050 года (см. п. 1.5 о выводах совещания высокого уровня).

1.3 Сценарии и исследования в отношении LTAG (доклад LTAG)

1.3.1 После 40-й сессии Ассамблеи и во исполнение соответствующего поручения Совета Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) приступил к выполнению своей технической работы по изучению осуществимости LTAG, сосредоточив свое внимание на достижимости данной цели и готовности к реализации внутренних мер по сокращению эмиссии CO₂ в авиационном секторе, включая авиационные технологии, эксплуатационные меры и топливо, а также учитывая важность оценки внутреннего потенциала сектора в области сокращения эмиссии CO₂ до рассмотрения вопроса о необходимости каких-либо дополнительных мер и их масштабах. На совещании САЕР/12, состоявшемся в феврале 2022 года, был единогласно одобрен доклад о LTAG⁶, в котором представлены сценарии долгосрочного сокращения эмиссии за счет внутренних мер в авиационном секторе с оценкой необходимых затрат и инвестиций. В докладе о LTAG содержатся также и другие выводы, например о необходимости наращивания потенциала и оказания помощи в реализации мер по достижению LTAG и представления отчетности о ходе работы в этом направлении.

1.3.2 В рамках доклада LTAG были подготовлены три комплексных сценария (IS1, IS2 и IS3) на период до 2070 года, охватывающие аспекты "готовности, достижимости и стремления". Согласно наименее благоприятному/номинальному сценарию (IS1) к 2050 году объем эмиссии будет сокращен на 39 % со следующей разбивкой: на 20 % за счет авиационных технологий, на 4 % за счет эксплуатационных мер и на 15 % за счет видов топлива, что означает, что в 2050 году эмиссия может составить приблизительно 950 МтCO₂ (или в 1,6 раза больше эмиссии CO₂ 2019 года). Согласно промежуточному сценарию IS2 в 2050 году эмиссия CO₂ может составить приблизительно 500 МтCO₂ (в 0,8 раза больше эмиссии CO₂ 2019 года), что означает, что к 2050 году эмиссия сократится на 68 % со следующей разбивкой: на 21 % за счет авиационных технологий, на 6 % за счет эксплуатационных мер и на 41 % за счет видов топлива. В соответствии с самым амбициозным сценарием IS3 в 2050 году остаточная эмиссия CO₂ может составить приблизительно 200 МтCO₂ (треть от объема эмиссии CO₂ в 2019 году), что означает сокращение на 87 % со следующей разбивкой: на 21 % за счет авиационных технологий, на 11 % за счет эксплуатационных мер и на 55 % за счет видов топлива. Доклад LTAG также включал в себя результаты анализа затрат и необходимых инвестиций правительств и отраслевых заинтересованных сторон, связанных с показателями сокращения эмиссии по трем сценариям LTAG.

⁶ Доклад ИКАО о LTAG: <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

1.3.3 Признавая неоценимый вклад САЕР в обеспечение высокого уровня и качества работы в сжатые сроки, Совет согласился с использованием доклада о LTAG в качестве исходного материала для дальнейшего рассмотрения государствами и заинтересованными сторонами, в частности в ходе Глобальных авиационных диалогов (GLAD).

1.4 Глобальные авиационные диалоги по LTAG (GLAD)

1.4.1 В рамках консультативного процесса по LTAG, проводимого между государствами и другими заинтересованными сторонами, в мае 2021 года⁷ и в марте/апреле 2022 года⁸ ИКАО организовала глобальные авиационные диалоги по LTAG (GLAD) в виде серии из пяти региональных мероприятий с целью обмена информацией и повышения уровня осведомленности о процессе LTAG и результатах технических анализов.

1.4.2 Диалоги способствовали улучшению общего понимания участниками доклада о LTAG. Например, в отношении приведенной в докладе о LTAG оценки финансовых последствий и вопроса о том, кто будет нести расходы, было разъяснено, что анализ LTAG проводился на глобальном уровне без распределения расходов среди отдельных государств, поскольку LTAG является коллективной целью всего сектора международной авиации и не налагает обязательств в виде целей по сокращению эмиссии на отдельные государства. После принятия решения по LTAG государства будут вносить различный вклад в достижение данной коллективной цели (например, посредством планов действий государств).

1.4.3 Чтобы обеспечить информированное обсуждение этого вопроса на совещании высокого уровня по LTAG в июле 2022 года (см. п. 1.5) участники GLAD также обменялись мнениями относительно возможных ключевых компонентах процесса рассмотрения LTAG, таких как научное понимание и контекст, ожидаемый потенциальный вклад технологий, эксплуатационных мер и топлива и степень амбициозности LTAG. Участники также обсудили возможные способы выполнения поставленных задач, вопрос об оказании помощи государствам посредством планов действий и дорожных карт, а также пути организации контроля за ходом работы. Участники выразили озабоченность в связи с различными обстоятельствами и уровнями готовности отдельных государств, подчеркнув исключительную важность предоставления необходимых средств для реализации конкретных мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями.

1.5 Совещание высокого уровня по LTAG (HLM-LTAG)

1.5.1 Совещание ИКАО высокого уровня по LTAG (HLM-LTAG) проводилось 19–22 июля 2022 года в Монреале (Канада) в гибридном формате при личном и виртуальном участии 428 делегатов из 104 государств-членов и 58 делегатов от 15 международных организаций. Совещание началось 19 июля с показа мотивационного видеоматериала⁹ ИКАО о процессе LTAG, а затем со вступительным словом выступил Президент Совета ИКАО. С основным докладом выступил основатель и председатель Фонда "Солар импалс" (Solar Impulse Foundation) д-р Бертран Пиккар. Совещание приняло к сведению презентацию условий для достижения LTAG, подготовленную Секретариатом, в которой были представлены контекст и основа, исходя из которых были определены различные пункты повестки дня совещания.

1.5.2 Председателем совещания был избран министр общественных работ Гайаны достопочтенный епископ Хуан Эджилл. Первым заместителем председателя совещания была избрана министр транспорта и гражданской авиации Мальдивских Островов Ее Превосходительство г-жа Айшат Нахула, а вторым заместителем председателя совещания – заместитель представителя Кении в ИКАО г-жа Черити Мусила. После завершения церемонии

⁷ Веб-сайт GLAD 2021 года: <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

⁸ Веб-сайт GLAD 2022 года: <https://www.icao.int/Meetings/2022-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

⁹ Видеоматериал ИКАО для церемонии открытия совещания HLM-LTAG: https://youtu.be/8fCvQ_Hmqo

открытия с устными заявлениями выступили высокопоставленные представители государств и международных организаций¹⁰.

1.5.3 С 20 июля работа совещания проводилась на основе рабочих (WP) и информационных (IP) документов, представленных Секретариатом ИКАО, государствами и международными организациями по соответствующим пунктам повестки дня. Краткое содержание представленных документов и основные замечания, высказанные в ходе их обсуждения, отражены в кратком изложении хода обсуждения (SD) по соответствующим пунктам повестки дня¹¹. Полный текст доклада совещания HLM-LTAG представлен в документе ИКАО Doc 10178.

1.5.4 В ходе рассмотрения пункта 1 повестки дня (сценарии и варианты достижения LTAG) все государства и организации заявили о важности принятия мер в отношении экзистенциальной угрозы изменения климата и необходимости достижения глобальной долгосрочной цели для международной авиации с учетом различных обстоятельств и уровней готовности государств, а также гибкости каждого государства, позволяющей вносить вклад в коллективные усилия, признав при этом необходимость предоставления средств для достижения LTAG в духе инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

1.5.5 Государства и организации высоко оценили работу ИКАО по вопросу об осуществимости LTAG, проведенную в период после последней Ассамблеи, в частности подготовку доклада LTAG. Некоторые делегаты, признав, что доклад был единогласно одобрен CAEP, сочли доклад полным и не видели необходимости в дальнейшей работе. Они согласились с тем, что доклад должен служить основой для рассмотрения вопроса о LTAG на следующей Ассамблее. Другие делегаты выразили обеспокоенность в связи с тем, что работа CAEP не завершена в соответствии с мандатом, изложенным в резолюции A40-18 Ассамблеи ИКАО, в частности в отношении финансовых последствий для конкретных регионов и развивающихся стран, а также в связи с отсутствием информации о помощи развивающимся странам в целях достижения любой согласованной LTAG.

1.5.6 Некоторые делегаты подчеркнули, что ИКАО следует в срочном порядке согласовать амбициозную LTAG и что сектору необходимо стремиться к достижению к 2050 году глобальной цели чистой нулевой эмиссии углерода с возможными промежуточными показателями в 2030 и 2040 годах в свете последнего согласованного научного понимания МГЭИК и в поддержку температурной цели 1,5 °C Парижского соглашения. Они также признали, что процесс достижения LTAG в качестве глобальной коллективной желательной цели должен быть гибким и не ставить конкретные цели сокращения эмиссии перед отдельными государствами.

1.5.7 Другие делегаты выразили обеспокоенность по поводу рассмотрения результатов достижения чистого нулевого показателя, отметив, что масштабы сокращения эмиссии CO₂ за счет секторальных мер, основанных на сценариях, отраженных в докладе LTAG, не позволят сектору достичь чистого нулевого показателя, а последние научные доклады МГЭИК признают авиацию в качестве сектора, который трудно декарбонизировать. Они просили развитые государства взять на себя ведущую роль в достижении чистых нулевых показателей до привлечения к этому развивающихся государств. Было достигнуто общее признание взаимозависимости между уровнем амбициозности LTAG и объемом средств, выделяемых для осуществления LTAG (что обсуждалось в рамках пункта 2 повестки дня).

1.5.8 Делегаты высказали мнение о крайне важном значении разработки практических средств осуществления, в том числе посредством подготовленных по линии ИКАО планов действий государств (SAP), увеличению финансовой поддержки, передачи технологий и усилий по наращиванию потенциала для достижения любой согласованной LTAG в поддержку инициативы

¹⁰ Устные заявления, представленные в ходе совещания HLM-LTAG, размещены по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Statements.aspx>

¹¹ Все документы совещания HLM-LTAG размещены по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Pages/Documentation.aspx>

ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Некоторые делегаты высказали мнение о том, что в связи с обеспокоенностью последствиями, в частности для развивающихся стран, будет трудно согласовать амбициозную LTAG, в то время как другие подчеркнули, что согласованная LTAG даст возможность перенаправить столь необходимую этому сектору финансовую поддержку и предоставить экономические возможности развивающимся государствам.

1.5.9 В рамках пункта 2 повестки дня (средства достижения) делегаты в целом поддержали рабочие документы, представленные Секретариатом ИКАО. Делегаты также поддержали инициативу ИКАО в отношении SAP (см. п. 2 ниже), способствующую осуществлению государствами решительных действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также установление партнерских отношений ИКАО с государствами и другими международными организациями в рамках проектов содействия мерам по сокращению авиационной эмиссии CO₂. Делегаты также считали, что наращивание потенциала, финансирование и другая помощь государствам, в частности развивающимся странам, будут иметь решающее значение для обеспечения достижения любой согласованной LTAG, учитывая различные ситуации в отдельных государствах и регионах, и что не существует единого решения, подходящего всем государствам и заинтересованным сторонам.

1.5.10 Некоторые делегаты поддержали мнение о важности сотрудничества между государствами и соответствующими заинтересованными сторонами в вопросах разработки и внедрения SAF, LCAF и других более чистых источников энергии и технологий на глобальном уровне посредством Программы АСТ-SAF ИКАО и ее возможного распространения на дополнительные аспекты в качестве средства обеспечения поддержки внедрения для коллективного достижения любой согласованной LTAG.

1.5.11 В отношении предоставления доступа к финансовым ресурсам делегаты высказали разные мнения. Некоторые делегаты высказались за то, чтобы ИКАО и впредь способствовала оказанию государствам финансовой и инвестиционной поддержки в осуществлении конкретных мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂, взяв на себя посредническую роль в удовлетворении потребностей в области реализации путем государственного или частного финансирования. Ряд делегатов предложили создать специальный фонд под управлением ИКАО для удовлетворения потребностей развивающихся государств в помощи и финансировании, которые могут не обеспечиваться частным сектором, при этом некоторые делегаты выразили обеспокоенность тем, что создание такого фонда ИКАО может быть связано со множеством институциональных и правовых вопросов.

1.5.12 В рамках пункта 3 повестки дня (средства отслеживания прогресса) делегаты высказали мнение о важности создания средств мониторинга хода достижения любой согласованной LTAG на регулярной основе неинтрузивным и транспарентным образом с использованием различных существующих для этого средств, таких как процесс проведения обзорных семинаров ИКАО и инструменты отслеживания в рамках мониторинга последних инноваций и инициатив по сокращению авиационной эмиссии CO₂, а также информация из SAP и механизм представления отчетности о CO₂ в рамках CORSIA.

1.5.13 Делегаты также подчеркнули необходимость дальнейшего наращивания потенциала и предоставления другой помощи, а также необходимых инструментов в поддержку подготовки и обновления SAP с учетом их добровольного характера и индивидуального вклада государств в совместную работу по достижению любой согласованной LTAG. Некоторые делегаты также заявили о необходимости дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO₂ и финансовых последствий для международной авиации в различных регионах и странах, включая развивающиеся страны. Некоторые делегаты подчеркнули, что неотъемлемой частью общего подхода к мониторингу должен являться постоянный мониторинг предоставления средств для выполнения требований в поддержку достижения LTAG.

1.5.14 В рамках пункта 4 повестки дня (выводы и рекомендации) ввиду тесной взаимосвязи между пунктами 1, 2 и 3 повестки дня проекты выводов по этим пунктам обсуждались в виде набора

возможных результатов HLM-LTAG с учетом представленных WP/IP, а также высказанных по ним замечаний. После обмена мнениями о возможных результатах совещания HLM-LTAG делегаты согласились передать выводы совещания HLM-LTAG¹² (см. HLM-LTAG-SD/4, Revision 2 и доклад совещания HLM-LTAG (Doc 10178)) Совету ИКАО для их дальнейшего рассмотрения и представления его предложения на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

2. ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ

2.1 Инициатива ИКАО, касающаяся планов действий государств¹³

2.1.1 Во исполнение поручения Ассамблеи, содержащегося в резолюции А40-18, ИКАО продолжает сотрудничать с государствами-членами, чтобы поддержать разработку и обновление планов действий государств, обеспечив тем самым реализацию широкого круга мер по сокращению эмиссии CO₂, отобранных из корзины мер ИКАО. К июлю 2022 года 133 государства-члена, на долю которых приходится около 98 % объема международных авиаперевозок, добровольно представили ИКАО планы действий. Такой успех свидетельствует о высоком уровне заинтересованности и участия государств-членов в этой инициативе, а также о положительном влиянии деятельности ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала.

2.1.2 Ассамблея призвала государства, которые уже представили планы действий, поделиться информацией, содержащейся в планах действий, и наладить партнерские отношения с другими государствами, чтобы поддержать те государства, которые не подготовили планы действий. В этом отношении ИКАО способствовала созданию товарищеских партнерств между государствами, включая разработку проекта соглашения о сотрудничестве, имеющего целью создать типовой механизм, посредством которого государства могут помогать другим государствам. До настоящего времени в соответствии с Программой ИКАО "Товарищеское партнерство", направленной на оказание помощи в разработке планов действий государств, были учреждены девять партнерств.

2.1.3 Планы действий государств по-прежнему являются важным инструментом, с помощью которого государства могут информировать международное авиационное сообщество о своих национальных планах действий по борьбе с изменением климата, в то же самое время они также служат важным инструментом ИКАО для мониторинга процесса достижения государствами-членами коллективных глобальных желательных целей. В то время как ИКАО работала над осуществимостью LTAG, начиная с 40 - й сессии Ассамблеи (см. п. 1 выше), несколько государств недавно разработали более конкретные и долгосрочные стратегии и планы сокращения эмиссии углерода от международной авиации с использованием новых инновационных технологий, эксплуатационных решений и устойчиво производимого авиационного топлива.

2.1.4 Чтобы способствовать добровольному вкладу государств в достижение коллективных, глобальных желательных целей ИКАО, в будущих обновленных материалах и представляемых планах действий государств следует уделить больше внимания самым последним имеющимся инновационным решениям с тем, чтобы также позволить государствам использовать потенциальные источники финансирования. При поддержке государств Секретариат планирует обновить документ ИКАО Doc 9988 "*Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂*," чтобы планы действий государств стали более надежными, более поддающимися количественному определению, более дальновидными, оставаясь при этом эффективным инструментом, способствующим финансированию экологических проектов посредством полностью определенных количественно экологических преимуществ, предусмотренных в планах действий.

¹² Китай представил просьбу о регистрации своей оговорки к выводам совещания HLM-LTAG.

¹³ Веб-сайт планов действий государств ИКАО: https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ClimateChange_ActionPlan.aspx

2.2 Проект ИКАО и Европейского союза (ЕС) по оказанию помощи

2.2.1 Проект ИКАО-ЕС по оказанию помощи, финансируемый ЕС и осуществлявшийся ИКАО с 2014 по 2019 годы, стал успешной экологической инициативой по оказанию поддержки 14 государствам-бенефициариям в Африке и бассейне Карибского моря при разработке и внедрении планов действий государств и создании систем мониторинга эмиссии CO₂ для международной авиации. Все государства-бенефициарии разработали и представили полностью количественно выраженные планы действий и создали с соответствующими заинтересованными сторонами национальные группы по планам действий, чтобы контролировать их выполнение. В каждом государстве была установлена авиационная экологическая система (AES) в качестве инструмента мониторинга эмиссии CO₂ от международной авиации и пилотных проектов по использованию солнечной энергии для подачи электропитания к выходам на посадку в аэропортах и были проведены технико-экономические обоснования в отношении SAF.

2.2.2 В развитие успешного партнерства был начат этап II проекта ИКАО-ЕС по оказанию помощи с тем, чтобы ИКАО дополнительно оказала поддержку 10 государствам-бенефициариям в Африке по разработке их планов действий государств в период внедрения с 2020 по 2023 годы. К июню 2022 года в рамках этапа II проекта были разработаны все планы действий и была реализована серия инициатив, таких как информационное мероприятие с участием генеральных директоров гражданской авиации стран-бенефициаров и семинар по инновациям, направленные на содействие разработке и использованию SAF.

3. СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ

3.1 ИКАО продолжала сотрудничество с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и международными организациями, занимающимися стратегическими вопросами борьбы с изменениями климата, прежде всего с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Хотя эмиссия секторов международной авиации и морского транспорта не включена в определяемые на национальном уровне вклады (ОНУВ) в рамках Парижского соглашения, она отдельно рассматривается ИКАО и Международной морской организацией (ИМО), соответственно, для содействия достижению целей Парижского соглашения. В этом отношении ИКАО регулярно представляла устные и письменные заявления и выступала организатором и участником соответствующих совещаний и параллельных мероприятий в ходе конференций РКИК ООН¹⁴ в целях поддержания ведущей роли ИКАО по всем вопросам, связанным с международной авиацией и изменением климата.

3.2 Следует отметить, что "Климатический пакт Глазго", принятый конференцией КС26 в ноябре 2021 года, "подтверждает долгосрочную глобальную цель по удержанию повышения средней глобальной температуры на уровне значительно ниже 2 °C по сравнению с доиндустриальным уровнем и продолжению усилий по ограничению повышения температуры до 1,5 °C по сравнению с доиндустриальным уровнем, признавая, что это значительно снизит риски и последствия изменения климата"¹⁵. "Климатический пакт Глазго" также "признает, что последствия изменения климата будут значительно менее серьезными при повышении температуры на 1,5 °C по сравнению с повышением на 2 °C, и постановляет продолжать работу по ограничению повышения температуры до 1,5 °C"¹⁶.

3.3 ИКАО также продолжала отслеживать события в других организациях системы ООН, включая 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

¹⁴ Информационно-разъяснительная работа ИКАО на КС26 РКИК ООН (ноябрь 2021 г.): <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/cop26.aspx>

¹⁵ Пункт 15 Климатического пакта Глазго: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf

¹⁶ Пункт 16 Климатического пакта Глазго: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cop26_auv_2f_cover_decision.pdf

ООН по рациональному природопользованию (ГРП). С помощью своего вычислителя объема эмиссии углерода Секретариат ИКАО играл ключевую роль, оказывая постоянную поддержку другим организациям ООН в процессе оценки связанной с воздушными перевозками части кадастров ПГ в рамках стратегии устойчивого управления всеми организациями системы ООН.

3.4 В Международный день гражданской авиации 7 декабря 2020 года Генеральный секретарь ООН одобрил обязательства в отношении нулевой чистой эмиссии, принятые членами авиационного сообщества, и настоятельно призвал весь сектор приложить усилия для достижения нулевой чистой эмиссии к 2050 году¹⁷. Кроме того, в Международный день авиации 7 декабря 2021 года¹⁸ Генеральный секретарь ООН подчеркнул, что текущие обязательства авиационного сектора в отношении климата не согласованы с целью ограничить повышение температуры уровнем 1,5 С и что первоочередной задачей следующей Ассамблеи ИКАО должно быть принятие ряда новых желательных целей в соответствии с обязательством по достижению нулевой чистой эмиссии к 2050 году, а также промежуточных целей на 2030 год и реалистичных планов их достижения.

— КОНЕЦ —

¹⁷ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/UNSG-MESSAGE-ON-INTERNATIONAL-CIVIL-AVIATION-DAY.aspx>

¹⁸ <https://press.un.org/en/2021/sgsm21060.doc.htm>