



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

СОГЛАШЕНИЕ О ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ИКАО ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Принятие долгосрочной желательной цели нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году для международной авиации в поддержку достижения температурной цели Парижского соглашения критически важно для подтверждения ведущей роли ИКАО в решении проблем, связанных с воздействием авиации на климат. Соединенные Штаты поддерживают эту цель и обязуются работать с другими государствами-членами над мерами, способствующими ее достижению, признавая, что такая цель станет ясным сигналом для эксплуатантов, изготовителей и производителей SAF во всех государствах-членах о существовании стабильного спроса и экономической возможности для производства авиационной продукции со сниженным и нулевым уровнем углеродной эмиссии.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению публикацию обновленного Плана действий авиации США по борьбе с изменением климата и внутренней цели США по достижению нулевой нетто-эмиссии парниковых газов, генерируемой авиационным сектором США, к 2050 году;
- b) принять резолюцию, устанавливающую для международной авиации коллективную долгосрочную желательную цель нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году в поддержку достижения температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, степень развитости авиационных рынков, устойчивый рост его международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных рамок;
- c) призвать государства-члены к более активному сотрудничеству в целях декарбонизации международной авиации посредством информационного обмена, проведения совместных исследований и обмена передовой практикой;
- d) поручить Совету рассмотреть вопрос о разработке финансовой инициативы по поддержке государств в их содействии достижению LTAG.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальное авиационное сообщество находится в критической точке. Отрасль восстанавливается после беспрецедентного спада, вызванного глобальной пандемией COVID-19. В то же время научные данные ясно свидетельствуют о том, что мир должен предпринять решительные действия во избежание худших последствий климатического кризиса.

1.2 Основываясь на множестве обязательств со стороны государств и отрасли по достижению более амбициозных целей, настоящая сессия Ассамблеи предоставляет международному авиационному сектору критически важную возможность установить для себя более амбициозную климатическую цель. Установление долгосрочной климатической цели для международной авиации обеспечит критически важные сигналы для необходимых частных инвестиций, которые послужат катализатором деятельности в области технологий и устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), одновременно обеспечив способ избежать потенциально очень существенных затрат, связанных с бездействием в отношении изменения климата.

1.3 Преодоление климатического кризиса потребует энергичных, значимых действий со стороны всех государств и секторов, включая авиацию. Хотя государства могут самостоятельно принимать меры по борьбе с климатическим кризисом, авиация в своей сути является международным сектором, поэтому ИКАО должна принять единую глобальную желательную цель, над достижением которой могут вместе работать все государства-члены и отрасль.

1.4 Мы считаем, что выводы совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации (HLM-LTAG) содержат необходимый сигнал от государств – членов ИКАО о принятых на себя обязательствах¹. Соединенные Штаты Америки обязуются в ближайшие годы вместе с другими государствами-членами добиваться достижения коллективной цели LTAG, предполагающей нулевую нетто-эмиссию углерода к 2050 году в соответствии с итогами HLM-LTAG.

2. ЦЕЛЬ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ ДОСТИЧЬ К 2050 ГОДУ НУЛЕВОЙ НЕТТО-ЭМИССИИ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ, ГЕНЕРИРУЕМОЙ ИХ АВИАЦИОННЫМ СЕКТОРОМ

2.1 В ноябре 2021 года на Конференции ООН по вопросам изменения климата министр транспорта США Пит Буттиджич объявил о Плане действий авиации США по борьбе с изменением климата (План действий), в котором установлена амбициозная, однако достижимая цель обеспечения нулевой нетто-эмиссии парниковых газов (ПГ), генерируемой авиационным сектором

¹ https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Documents/ICAO_Doc_10178-HLM_LTAG_Report.pdf.

США, к 2050 году². Этот план основан на обязательствах отдельных эксплуатантов и на общих для сектора обязательствах, объявленных авиационной отраслью США, и в нем освещены конкретные действия и меры политики, способствующие инновациям и стимулирующие изменения во всем авиационном секторе США.

2.2 План действий опирается также на важные инициативы, такие как объявленная 9 сентября 2021 года инициатива "Грандиозные задачи в области SAF". Целью этой инициативы является наращивание к 2030 году объема выпуска SAF до как минимум 3 млрд галлонов в год. Инициатива включает партнерство между Министерством энергетики США (DOE), Министерством транспорта США (DOT) и Министерством сельского хозяйства США (USDA) в целях ускорения исследований, разработки, демонстрации и внедрения, необходимых инновационных решений и технологий, а также механизм политики, создающий возможность для амбициозного обязательства, общего для всего правительства, по наращиванию объемов выпуска SAF. Мы полагаем, что эти объединенные усилия помогут снизить стоимость, повысить устойчивость и расширить производство SAF, при котором по меньшей мере на 50 % снижен объем эмиссии ПГ в течение жизненного цикла по сравнению с обычным топливом. Конечной целью инициативы является такой объем поставок SAF к 2050 году, которого будет достаточно для удовлетворения спроса со стороны авиации США на 100 %.

2.3 Хотя План действий посвящен усилиям, предпринимаемым в пределах нашего государства, мы убеждены в том, что многие из определенных в нем мер могут быть приняты другими государствами, а также в том, многие государства-члены осуществляют деятельность, которая может выполняться и в других местах. Мы надеемся на то, что в ближайшие годы сможем тесно взаимодействовать с другими государствами-членами, обмениваясь информацией, передовой практикой и извлеченными уроками в работе над достижением нашей коллективной глобальной цели.

3. СОГЛАСОВАНИЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ КЛИМАТА В РЕЗУЛЬТАТЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

3.1 На 40-й сессии Ассамблеи ИКАО Совету было поручено изучить вопрос об осуществимости LTAG для международной авиации для рассмотрения на этой 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Во исполнение этого поручения Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) подготовил окончательный доклад по долгосрочной желательной цели. Этот доклад составил основу для дискуссий во время совещания HLM-LTAG, проведенного в этом году. Как уже отмечалось выше, выводы HLM-LTAG указывают на обязательство совместно работать над достижением амбициозных целевых показателей в области климата, которое взяли на себя почти все государства-члены.

3.2 Соединенные Штаты Америки поддерживают принятие амбициозной LTAG для международной авиации на этой сессии Ассамблеи. Как было отмечено выше, США опубликовали внутреннюю цель по достижению к 2050 году нулевой нетто-эмиссии ПГ, генерируемой авиационным сектором США, в рамках нашего последнего Плана действий по борьбе с изменением климата. Соединенные Штаты надеются, что дух сотрудничества, царивший на HLM-LTAG, будет наличествовать на сессии Ассамблеи и после нее. Воздействие изменения климата на систему международной авиации (например, затопление аэропортовой инфраструктуры, нарушения

² <https://www.faa.gov/sustainability/aviation-climate-action-plan>.

оперативной и экономической деятельности) или его потенциально тяжелые последствия для государств, в особой степени зависимых от авиации, таких как малые островные развивающихся государства (МОСТРАГ), наименее развитые страны (НРС) и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), делают очевидной необходимость для всех государств-членов подтвердить это обязательство и поддержать принятие LTAG, определенной в рабочем документе A41-WP/369.

3.3 Принятие LTAG станет ясным сигналом о появлении долгосрочного и стабильного спроса и экономической возможности для производства авиационной продукции со сниженным и нулевым уровнем углеродной эмиссии для эксплуатантов, изготовителей и производителей SAF во всех государствах-членах. Кроме того, мы твердо убеждены в том, что каждое государство должно иметь возможность принять значимое участие в достижении этой LTAG и получении экономических преимуществ, связанных с ее достижением. Например, прогнозируется, что отрасль SAF достигнет объема в несколько триллионов долларов, при этом разнообразное сырье со всего мира будет способно удовлетворить глобальный спрос на SAF.

3.4 Многие государства-члены выразили озабоченность в связи с тем, что инвестиции и финансирование будут играть центральную роль в поддержке стран и соответствующих заинтересованных сторон для внесения ими своего вклада или получения преимуществ от LTAG ИКАО. Соединенные Штаты Америки понимают такую озабоченность, и мы полагаем, что ИКАО должна сыграть свою роль в международной системе для достижения этого результата. В целом мы предполагаем две основные функции для ИКАО в решении этой проблемы. Во-первых, ИКАО может регулярно собирать мировых лидеров и экспертов в разных функциональных областях из различных экспертных сообществ по вопросам климата, финансов, политики и авиации для поиска инвестиционных возможностей и создания благоприятных условий для деятельности средствами политики, что может способствовать привлечению инвестиций в целях декарбонизации авиации. Во-вторых, ИКАО может усилить свою роль в качестве поставщика технической помощи и наращивания потенциала для всех государств, уделяя особое внимание малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), и наименее развитым странам (НРС).

3.5 Если на этой сессии Ассамблеи будет принята LTAG, то критически важным будет рассмотрение Советом ИКАО шагов по оказанию содействия государствам в принятии ими значимого участия в достижении LTAG. Это можно сделать посредством письма государствам или опроса, как уже прежде делала ИКАО. Кроме того, Совет может поручить Секретариату ИКАО провести работу с многосторонними банками развития и другими имеющимися источниками государственного и частного финансирования, с тем чтобы найти и распространить среди государств информацию о различных возможностях – в особенности для государств, имеющих четко определенные потребности.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 ИКАО устанавливает глобальные стандарты для авиации на протяжении более 75 лет. Сейчас мир борется с изменением климата. Государства и отрасли принимают на себя значимые обязательства и принимают меры по преодолению климатического кризиса. Чтобы поддержать доверие к себе, ИКАО должна действовать. Неудача в установлении значимой долгосрочной климатической цели для международной авиации подорвет доверие к Организации и пошатнет саму основу, на которой зиждется международная авиация.

4.2 Соединенные Штаты Америки обязуются реализовывать амбициозную повестку дня в области климата для международной авиации. Международная авиация играет ключевую роль в обеспечении сообщений в мире, и, восстанавливаясь от глобальной пандемии, мы должны соблюдать принципы устойчивости и соотносываться с мировыми климатическими целями.

4.3 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению публикацию обновленного Плана действий авиации США по борьбе с изменением климата и внутренней цели США по достижению нулевой нетто-эмиссии парниковых газов, генерируемой авиационным сектором США, к 2050 году;
- b) принять резолюцию, устанавливающую для международной авиации коллективную долгосрочную желательную цель нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году в поддержку достижения температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, степень развитости рынков авиации, устойчивый рост его международной авиации, "справедливый переход" и национальные приоритеты в развитии воздушного транспорта) будут определять его способность к внесению вклада в достижение LTAG в пределах своих национальных временных рамок;
- c) призвать государства-члены к более активному сотрудничеству в целях декарбонизации международной авиации посредством информационного обмена, проведения совместных исследований и обмена передовой практикой;
- d) поручить Совету рассмотреть вопрос о разработке финансовой инициативы по поддержке государств в их действиях по достижению LTAG.

— КОНЕЦ —