



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

#### Пункт 17. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

#### МНЕНИЯ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ АКГА ОТНОСИТЕЛЬНО ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ИКАО (LTAG)

(Представлено 54<sup>2</sup> государствами – членами Африканской комиссии  
гражданской авиации (АКГА))

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

АКГА от имени ее 54 государств-членов подчеркивает необходимость для ИКАО продолжать играть ее ведущую роль для обеспечения роста международной гражданской авиации, включая устойчивое развитие воздушного транспорта, и конструктивно сотрудничать с ее государствами-членами, международными организациями и другими заинтересованными сторонами, с тем чтобы содействовать всему авиационному сектору в достижении любой согласованной долгосрочной желательной цели (LTAG).

Однако в связи с пандемией COVID-19 конечная цель должна основываться на сбалансированном подходе во всех областях для обеспечения полного восстановления и наращивания потенциала развивающихся государств и удовлетворения их особых и насущных потребностей. АКГА ссылается на резолюцию, принятую на 40-й Ассамблее, в которой Ассамблея просила Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной гражданской авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 41-й Ассамблее ИКАО.

В данном рабочем документе представлены мнения государств – членов АКГА относительно LTAG ИКАО.

<sup>1</sup> Тексты документа на английском и французском языках представлены АКГА.

<sup>2</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<p><b>Действия:</b> Ассамблее предлагается:</p> <p>а) призвать ИКАО, государства-члены и партнеров изучить возможность обеспечения финансовой поддержки и передачи технологии для развивающихся государств, в частности африканских государств, в целях содействия достижению любой согласованной LTAG;</p> <p>б) обсудить и рассмотреть запрос о создании механизма финансирования для всех развивающихся государств, в частности африканских государств, с целью обеспечения их готовности и достижимости согласованной долгосрочной желательной цели (LTAG);</p> <p>в) согласиться с требованием о том, что реализация любой согласованной LTAG не должна препятствовать росту развивающихся государств, в частности африканского авиационного сектора;</p> <p>г) попросить Совет руководствоваться выводами и рекомендациями совещания HLM-LTAG, принимая во внимание мнения, выраженные в пп. 2.12, 2.13 и 2.14 данного рабочего документа;</p> <p>д) попросить Совет предоставить средство обеспечения потока данных и информации между регионами и государствами для предоставления им возможности участвовать в каждом этапе достижения целей, включая LTAG;</p> <p>е) поощрять эффективное участие государств в достижении LTAG на добровольной основе.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	<p>Дос 10140, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</p> <p>Дос 10178, Доклад Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации (HLM-LTAG)</p> <p>Доклад об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации (Доклад LTAG)</p>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Развивающиеся государства, в частности африканские государства, наиболее уязвимы к последствиям изменения климата, несмотря на то, что Африка вносит наименьший вклад в это изменение. Связи африканских государств с другими странами и их устойчивое развитие зависят от гражданской авиации; однако у них нет достаточных возможностей для принятия быстрых мер по переходу к любой согласованной LTAG в связи с национальными условиями. Поэтому государства – члены АКГА признают важность действий авиационного сектора по борьбе с изменением климата с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей.

1.2 В ходе 40-й сессии Ассамблеи ИКАО государства – члены ИКАО попросили Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной гражданской авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 41-й Ассамблее ИКАО.

1.3 Совещание высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации (HLM-LTAG), проведенное Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в ее Штаб-квартире в Монреале 19–22 июля 2022 года, в котором в гибридном режиме приняли участие министры и другие высокопоставленные должностные лица, выработало выводы и рекомендации, приведенные в документе Doc 10178 ИКАО. Эти выводы и рекомендации являются хорошим отправным пунктом для дальнейшего обсуждения осуществимости LTAG.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Государства – члены АКГА приветствуют прогресс в подготовке доклада LTAG. Государства – члены АКГА представили свои мнения в рабочих документах (рабочие документы 13, 14 и 15 HLM-LTAG) для совещания HLM-LTAG в поддержку эффективного плана разработки средств достижения согласованной LTAG и отслеживания прогресса.

2.2 Развивающиеся государства, в частности африканские государства, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (LLDC), и малые островные развивающиеся государства (SIDS), используют преимущественно воздушный транспорт для сообщения с другими странами мира. По этой причине эти страны сильно зависят от воздушного транспорта и при этом испытывают трудности в связи с борьбой с изменением климата для достижения целей устойчивого развития и сокращения масштабов бедности.

2.3 Государства – члены АКГА вновь подчеркивают, что реализация любой согласованной LTAG должна учитывать возможности и профессиональные навыки, имеющиеся в распоряжении различных государств-членов. По-прежнему существует серьезная необходимость в более детальном анализе, который окажет помощь развивающимся государствам в связи с основными элементами, такими как готовность потенциала, финансирование и передача технологии, а также мобилизация ресурсов. LTAG и реализация любой согласованной LTAG должны учитывать условия развивающихся государств.

2.4 Результаты, представленные в докладе CAEP о LTAG, отражают три (3) комплексных сценария, в которых учитываются "готовность, способность к достижению цели и масштабность намерений". Следовательно, необходимо предпринять важные действия по совершенствованию авиационных технологий, эксплуатационных правил и возможностей, а также по расширению использования устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF). В этой связи был отмечен низкий уровень внедрения технологий использования и производства SAF на африканском рынке.

2.5 В докладе о LTAG отмечена также возможность возникновения потребностей в наращивании потенциала и оказании помощи в реализации этих сценариев. В докладе указано, что это может включать практикумы по выработке решений, которые государства могут осуществить для достижения целей, включая понимание вероятных затрат, а также помощь в сфере мониторинга и измерения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации в рамках всеобъемлющей программы подготовки персонала, которая может называться АСТ-LTAG по аналогии с успешной программой АСТ-CORSIA. Должен обеспечиваться баланс в предоставлении средств реализации. Это должно включать наращивание потенциала, передачу технологии и финансирование.

2.6 В этой связи организация и расширение такой деятельности по наращиванию потенциала в области достижения LTAG для государств и, в частности, для африканских государств

приветствуются и должны реализовываться в духе инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*, которая считается не просто девизом, а вехой на пути реализации LTAG.

2.7 Согласно прогнозным сценариям ИКАО на период после COVID-19, в случае реализации сценария медленного восстановления рост в Африке составит 4 % (в 2018–2050 годах). Это свидетельствует о том, что Африке потребуются значительные инвестиции для расширения потенциала в поддержку этого роста, а также не меньшие вложения в проекты по сокращению эмиссии углерода и другие мероприятия по борьбе с изменением климата для достижения любой согласованной LTAG.

2.8 В докладе<sup>3</sup> ИКАО о финансировании деятельности в рамках борьбы с изменением климата указывается, что в настоящее время в сфере международной гражданской авиации отсутствует специальный финансовый механизм, предназначенный для борьбы с изменением климата, вследствие чего ИКАО и отраслевым партнерам необходимо рассмотреть варианты финансирования для развивающихся государств.

2.9 Процесс и поддержка в отношении средств реализации LTAG должны быть более прозрачными, инклюзивными и доступными для всех государств, в частности развивающихся государств. Кроме того, развивающимся государствам должен быть предоставлен доступ к информации и данным, необходимым для понимания ими любого процесса, который будет принят для реализации государствами, включая LTAG.

2.10 Кроме того, в докладе САЕР о LTAG были оценены затраты и инвестиции, связанные со сценариями достижения LTAG: в период до 2050 года инвестиции государств (т. е. правительств) в проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по конфигурации воздушных судов и/или энергетическим системам оцениваются в сумму от 15 до 180 млрд долл. США; к 2050 году затраты и инвестиции поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) для принятия конкретных эксплуатационных мер в связи с достижением LTAG должны составить от 11 до 20 млрд долл. США; а среди прочих инвестиций в рамках различных сценариев достижения LTAG затраты и инвестиции производителей воздушных судов и эксплуатантов (авиакомпаний) для развития аэропортов и принятия эксплуатационных мер предполагаются на уровне от 2 до 6 млрд долл. США.

2.11 LTAG должна быть низкозатратной, а любые дополнительные издержки, связанные с внедрением новых технологий, передовых эксплуатационных мер и устойчиво производимых видов авиационного топлива, должны предусматривать, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания с учетом возможностей развивающихся государств. Составление смет и анализ затрат на уровне государств представляет большие трудности для африканских государств, и имеется необходимость в передаче технологии, подготовке смет затрат и предоставлении поддержки на уровне государств для обеспечения понимания ими возможных последствий LTAG. Анализ должен учитывать варианты социально-экономического развития и вероятные последствия LTAG.

2.12 В ходе совещания HLM-LTAG разные государства выражали различные мнения. При том что государства – члены АКГА приветствуют выводы HLM-LTAG, существует необходимость согласования терминологии и определений терминов, таких как "чистый нулевой уровень эмиссии углерода", "декарбонизация авиационного сектора" и "меры, принимаемые вне сектора", которые все еще требуют уточнения для их правильного понимания. Следует избегать использования любого нового "не определенного" термина, который выходит за рамки доклада

---

<sup>3</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

САЕР о LTAG, утвержденного Советом. Меры ИКАО по сокращению эмиссии должны и далее соответствовать РКИК ООН и Парижскому соглашению.

2.13 Кроме того, сроки достижения согласованной LTAG должны быть как можно более гибкими с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств по достижению этой цели.

2.14 Наконец, характер согласованной LTAG должен в полной мере соблюдаться в рамках любого национального, регионального или международного законодательства, административных положений, регулятивных документов, программ, механизмов или любых других аналогичных инструментов, исходя из того, что никакое государство или группа государств не должны вводить требований или стимулов в связи с любой LTAG, которые могут угрожать достижению любой LTAG ИКАО или относиться к юрисдикциям за пределами их собственного суверенитета.

### 3. ДЕЙСТВИЯ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) призвать ИКАО, государства-члены и партнеров изучить возможность обеспечения финансовой поддержки и передачи технологии для развивающихся государств, в частности африканских государств, в целях содействия достижению любой согласованной LTAG;
- b) обсудить и рассмотреть запрос о создании механизма финансирования для всех развивающихся государств, в частности африканских государств, с целью обеспечения их готовности и достижимости согласованной долгосрочной желательной цели (LTAG);
- c) согласиться с требованием о том, что реализация любой согласованной LTAG не должна препятствовать росту развивающихся государств, в частности африканского авиационного сектора;
- d) попросить Совет руководствоваться выводами и рекомендациями совещания HLM-LTAG, принимая во внимание мнения, выраженные в пп. 2.12, 2.13 и 2.14 данного рабочего документа;
- e) попросить Совет предоставить средство обеспечения обмена данными и информации между регионами и государствами для предоставления им возможности участвовать в каждом этапе достижения целей, включая LTAG;
- f) поощрять эффективное участие государств в достижении LTAG на добровольной основе.