



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

**ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ИКАО ПО АВИАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВНЫМ
ВИДАМ ТОПЛИВА (CAAF/3)**

Дубай, Объединенные Арабские Эмираты, 20–24 ноября 2023 года

- Пункт 2 повестки дня. **Поддержка политики по содействию развитию и внедрению более чистых источников энергии для авиации**
- Пункт 5 повестки дня. **Обзор концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LSAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы**

**ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ВИДЕНИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ЦЕЛИ
ДОСТИЖЕНИЯ НУЛЕВОЙ ЭМИССИИ УГЛЕРОДА В 2050 ГОДУ, ОСНОВАННОЙ НА
ПОДЛИННО УСТОЙЧИВЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДАХ ТОПЛИВА**

(Представлено Международной коалицией по преодолению воздействия авиации на климат (ICSA))

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе предлагается принять концептуальное видение, которое: i) определяет приоритетность высоких стандартов экологической и социальной целостности; ii) отражает желательные цели, используя показатели, которые в первую очередь основаны на углеродоемкости альтернативных видов топлива на основе жизненного цикла; и iii) включает положения, позволяющие избежать дублирования заявлений о сокращении эмиссии. В этом рабочем документе также подчеркивается необходимость обеспечения того, чтобы альтернативные виды реактивного топлива приносили пользу общественному здравоохранению за счет снижения содержания ароматических веществ в реактивном топливе и, следовательно, снижения эмиссии токсичных нелетучих твердых частиц.

Действия Конференции приводятся в п. 5.

1. ПРИНЯТИЕ КОНЦЕПТУАЛЬНОГО ВИДЕНИЯ, КОТОРОЕ ОПРЕДЕЛЯЕТ ПРИОРИТЕТНОСТЬ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ЦЕЛОСТНОСТИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА

1.1 Международная коалиция по преодолению воздействия авиации на климат (ICSA) приветствует возможность представить замечания в рамках подготовки к третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива. Конференция СAAF/3 должна сосредоточить свое внимание на формировании амбициозного консенсуса вокруг концептуального видения, соответствующего цели достижения нулевой эмиссии углерода в 2050 году, закрепленной в резолюции А41-21.¹

1.2 Конференция СAAF/3 предоставляет ИКАО важную возможность разработать концептуальное видение, которое будет способствовать достижению целей по декарбонизации, предусмотренных LTAG, одновременно содействуя сотрудничеству между государствами и способствуя созданию определенности, необходимой для поддержки инвестиций в альтернативные виды топлива. ICSA считает, что это достижимо при сохранении высоких стандартов экологической целостности и доверия.

1.3 Успешный результат требует сосредоточения внимания на определении амбициозного концептуального видения, которое устанавливает приоритетность экологической и социальной целостности и, следовательно, при этом не допускается замена одной экологической угрозы на другую.

1.4 ИКАО должна опираться на работу, проделанную на сегодняшний день Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР). В частности, доклад САЕР о долгосрочной желательной цели (LTAG) обеспечивает направление деятельности, соответствующее целям СAAF/3 (в частности, см. комплексный сценарий № 3). Использование альтернативных видов топлива, предусмотренное в этом сценарии, должно служить основой для обсуждения подходящей концепции на СAAF/3. На конференции СAAF/3 следует также опираться на рамки обеспечения устойчивости видов топлива, отвечающих условиям Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), но признавая при этом необходимость ее постоянного совершенствования.

1.5 Постановка желательной цели в отношении альтернативных видов топлива требует принятия, прежде всего, показателей, ориентированных на углеродоемкость альтернативных видов топлива на основе жизненного цикла, в соответствии с методологией, применяемой к топливу, отвечающему условиям CORSIA, которая позволяет количественно определять сокращение эмиссии по сравнению с обычным авиационным топливом. При необходимости эти показатели могут быть дополнены показателем доли обычных видов авиационного топлива, которая будет заменена альтернативными видами топлива в соответствии с декларацией СAAF/2, и концептуальным видением в отношении устойчиво производимых видов авиационного топлива до 2050 года.² Однако основное внимание всегда должно уделяться качеству, а не количеству.

¹ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf

² <https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/pages/ICAO-Vision.aspx>

2. ВАЖНОСТЬ НЕДОПУЩЕНИЯ ДУБЛИРОВАНИЯ ЗАЯВЛЕНИЙ

2.1 В дополнение к надежному стандарту устойчивости CAAF/3 должна уделить особое внимание прозрачности для обеспечения представления точных данных и учета альтернативных видов топлива. Недопущение дублирования заявлений имеет решающее значение для целостности концепции CAAF/3.

2.2 Любые обсуждения таких концепций, как метод оплаты топлива без его фактического использования с подачей заявки на соответствующее сокращение эмиссии ("Book and Claim") в контексте вспомогательной политики, преждевременны до тех пор, пока не будут разработаны надежные методы отчетности и учета, чтобы избежать дублирования заявлений. Крайне важно отметить, что Сторонам Парижского соглашения необходим своевременный доступ к соответствующей информации об особенностях и использовании отвечающих условиям CORSIA видов топлива, чтобы иметь возможность выполнять свои собственные обязательства по отчетности и учету и избегать дублирования заявлений. К сожалению, действующая система пока не предусматривает такой возможности, а значит, если ИКАО не примет оперативных мер в ближайшее время, то любое заявление в отношении топлива, отвечающего условиям CORSIA, начиная с 2024 года будет подвержено риску дублирования. Любое такое отсутствие целостности рискует подорвать доверие общественности. Обсуждение вопросов, связанных с "Book and Claim" до принятия решительных мер по предотвращению дублирования заявлений лишь усугубит эту проблему.

3. ТЕРМИНОЛОГИЯ

3.1 Наконец, при определении концептуального видения CAAF/3 конференции CAAF/3 следует внимательно относиться к использованию терминологии. Это особенно актуально, поскольку первоначальное концептуальное видение CAAF/2 было сосредоточено исключительно на устойчиво производимом авиационном топливе (SAF), в то время как охват CAAF/3 был расширен, чтобы включать не только другие *более чистые источники энергии*, такие как криогенный водород и электричество, но и *низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF)* ископаемого происхождения. ICSA считает, что, хотя LCAF потенциально может иметь более низкие показатели эмиссии углерода на основе жизненного цикла, все виды топлива ископаемого происхождения по определению должны рассматриваться как неустойчивые. Кроме того, LCAF может лишь незначительно сократить эмиссию углерода на основе жизненного цикла и, следовательно, не может эффективно способствовать устойчивому будущему развитию авиации.

3.2 В концептуальном видении CAAF/3 следует избегать использования широких терминов, таких как "устойчиво производимое топливо", и вместо этого использовать надлежащие термины, такие как "альтернативное топливо". Это особенно актуально в отношении LCAF.

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЗЫ ОБЩЕСТВЕННОМУ ЗДРАВООХРАНЕНИЮ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА

4.1 Эмиссия, связанная с топливом и вызванная посадкой и взлетом, непропорционально влияет на местное население, а также на работников аэропорта. Население, проживающее вблизи аэропортов, подвергается воздействию повышенных уровней нелетучих твердых частиц (нЛТЧ), а также ультрамелких частиц (UFP), и рискует получить негативные

последствия для здоровья, что является критической проблемой, в отношении которой ИКАО необходимо принять безотлагательные меры.

4.2 Хотя смеси SAF имеют потенциал для снижения вредной авиационной эмиссии путем снижения содержания ароматических соединений (основного прекурсора нЛТЧ), такого результата достигнуто не будет, если ИКАО не примет собственного дополнительного стандарта, регулирующего эмиссию нЛТЧ. Кроме того, постепенное расширение производства и использования SAF без обеспечения незначительного содержания в топливе ароматических веществ означает, что в ближайшей перспективе замена топлива поможет лишь в малой степени (если вообще поможет) решить эту проблему, и этого будет недостаточно для защиты находящегося в неблагоприятных условиях населения, которое уже десятилетиями страдает от накопленных неблагоприятных последствий для здоровья.

4.3 ИКАО должна дополнить концептуальное видение СAAF/3 обязательством i) снизить содержание ароматических веществ таким образом, чтобы это было совместимо с существующими сертификатами летной годности, и ii) поэтапно отказаться от включения ароматических соединений в состав альтернативного и обычного реактивного топлива.

5. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

5.1 СAAF/3 предлагается:

- a) договориться о принятии глобальной желательной количественной цели на 2050 год и определении желательного направления деятельности, которые соответствуют температурным целям Парижского соглашения и в которых приоритетное внимание будет уделено экологической и социальной целостности альтернативных видов топлива;
- b) договориться о принятии целей, выраженных в показателях, количественно определяющих сокращение эмиссии с высокой степенью целостности данных по сравнению с обычными видами реактивного топлива;
- c) договориться об обязательстве не допускать дублирования заявлений и принять меры для обеспечения точного отражения в отчетности и учета альтернативных видов топлива;
- d) рекомендовать ИКАО принять меры для обеспечения того, чтобы внедрение альтернативных видов авиационного топлива способствовало сокращению эмиссии нелетучих твердых частиц