



Transportudvalget  
Folketinget

26. september 2022  
2021-432

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

## Orientering om ICAO's 41. generalforsamling

FN's luftfartsorganisation ICAO afholder sin 41. generalforsamling i perioden 27. september til 7. oktober 2022. På generalforsamlingen behandles en lang række tekniske spørgsmål, inden for blandt andet luftfartsikkerhed, lufttrafikstyring, droner og miljøregulering.

Det er vores forventning, at der på generalforsamlingen vil være et særligt stort fokus på tre områder i form af klima og miljø, Rusland og Belarus' håndtering af Ryanair Flight 4978. Jeg vil nedenfor derfor orientere Transportudvalget om forventningerne til disse punkter.

### Klima og miljø

Der forventes særligt fokus et langsigtet klimamål for den internationale luftfart i 2050 og revision af CORSIA.

#### Langsigtet klimamål for 2050

ICAO's miljøpanel har fremlagt tre mulige hovedscenarier for ambitionsniveauet for langsigtede klimamål, *jf. tabel 1*. Der har i ICAO's miljøpanel ikke været enighed om at anbefale et specifikt scenarie, og der vil derfor være en åben drøftelse på generalforsamlingen. Klimamålet vil ikke være bindende.

**Tabel 1: Scenarier for ICAO's langsigtet klimamål**

	Mål for CO <sub>2</sub> -udledning i 2050 (mio. ton)	CO <sub>2</sub> -reduktion ift. 2019 (pct.)
<b>Scenarie 1</b>	950	+65 pct.
<b>Scenarie 2</b>	500	-15 pct.
<b>Scenarie 3</b>	200	-65 pct.

Anm.: CO<sub>2</sub>-udledningerne fra den internationale luftfart var i 2019 omkring 600 mio. ton CO<sub>2</sub>



Der er fra europæisk side opbakning til scenarie 3, dvs. et mål om CO<sub>2</sub>-udledning fra international luftfart på højst 200 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2050, svarende til omkring 35 pct. af 2019-niveauet. Det overvejes fra europæisk side hertil at foreslå delmål om 500 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2030 og 400 mio. ton i 2040, dvs. hhv. 85 pct. og 65 pct. af 2019-niveauet. Det overvejes desuden at foreslå et mål på netto nul-emission i 2050 for luftfarten.

Forhandlingssituationen i ICAO på klimaområdet er meget kompleks og præget af, at flere store lande har en mindre ambitiøs tilgang end Europa. Foreløbige tilkendegivelser i ICAO's miljøpanel fra større lande uden for Europa tyder på, at der ikke er villighed til at støtte det europæiske ambitionsniveau, og måske ikke engang et lavere ambitionsniveau. Det kan på den baggrund være meget vanskeligt at nå til enighed om scenariet med det højeste ambitionsniveau (scenarie 3), ligesom det er uvist, om der kan vedtages en aftale på generalforsamlingen.

### CORSIA

ICAO's CO<sub>2</sub>-reduktionsmekanisme CORSIA's indledende fase trådte i kraft den 1. januar 2021, hvilket betyder at luftfartsselskaber, der flyver mellem deltagende lande, skal kompensere for stigninger i deres CO<sub>2</sub>-udledning, der overstiger 2019-niveauet (baseline). Danmark deltager i CORSIA.

Corona-pandemien har medført en markant nedgang i luftfartsaktiviteten i 2021 og fortsat i 2022, hvilket også betyder, at luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-udledning har ligget markant under baseline, og selskaberne derfor ikke har været CO<sub>2</sub>-kompensationsforpligtet.

Der vil på generalforsamlingen være en diskussion om en baseline for CORSIA's næste fase, som indledes i 2024. Det har her blandt andet være foreslået, at fastsætte en baseline på 85 pct. af 2019-niveauet, hvilket vil hæve ambitionsniveauet i CORSIA. Flere store lande uden for Europa er dog kritiske overfor at ændre på CORSIA's baseline, og det er derfor uvist om der kan opnås enighed herom. Danmark vil arbejde for, at ICAO bidrager med ambitiøse mål på klima- og miljøområdet.

### **Ruslands brud på Chicago Konventionen**

Rusland er blevet underlagt en lang række luftfartsrestriktioner fra en lang række lande i det internationale samfund, herunder i forhold til overflyvning af europæisk luftrum, ophør af leasingaftaler



og sanktioner ift. reservedele og reparationer, som følge af invasionskrigen i Ukraine. Rusland har som svar herpå blandt andet beslaglagt fly og helikoptere fra selskaber, som ikke er registeret i Rusland, og herefter indregistreret dem i sit eget luftfartsregister. Dette er ikke tilladt i henhold til de internationale luftfartsregler i Chicago Konventionen. Dette og andre brud på Chicago Konventionen er blevet forelagt ICAO's råd. Det er forventningen, at Rusland vil opponere mod sanktionerne på den kommende generalforsamling.

Danmark vil fastholde den hidtidige position over for Rusland som følge af situationen i Ukraine med en fordømmelse af krigen og fastholdelse af de indførte sanktioner på luftfartsområdet.

### **Ryanair Flight 4978-downing til Minsk**

Ryanair Flight 4978 fra Athen til Vilnius blev tvunget ned til Minsk af det belarussiske luftvåben den 23. maj 2021, hvilket skete på baggrund af en påstået bombetrussel indtelefoneret til de belarussiske luftfartsmyndigheder. Efter Ryanair flyet blev tvunget ned, blev en modstander (dissident) af det belarussiske styre fjernet fra flyet.

ICAO har på den baggrund nedsat et *Fact Finding Investigation Team*, som i januar 2022 publicerede en rapport, som konkluderede, dels at bombetruslen mod Ryanair flyet var falsk, og dels at de belarussiske myndigheder ikke have samarbejdet tilstrækkeligt om opklaring af hændelsen og årsagerne til de valg Belarus tog, blandt andet da en lange række bevismaterialer ikke blev udleveret.

Det er forventeligt, at sagen vil blive behandlet på generalforsamlingen. Belarus vil selvsagt opponere mod dette. Den danske position vil være koordineret med de øvrige EU-lande, hvor man vil bakke op om rapporten fra ICAO's undersøgelsesteam.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen