

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

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

**ВНУТРЕННИЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФУНКЦИИ ДОРОЖНЫХ КАРТ
ДЛЯ СОДЕЙСТВИЯ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ АВИАЦИИ**

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Декарбонизация международной авиации будет необходима для достижения температурного предела, предусмотренного Парижским соглашением, и предотвращения необратимого изменения климата. В этой связи Япония выступает за принятие срочных мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. Для ускорения этих действий Япония предприняла следующие усилия:

- создание дорожных карт для содействия декарбонизации авиации;
- внесение поправок в Закон о гражданской авиации;
- организация государственно-частных советов по декарбонизации в авиационном секторе.

При этом ИКАО осуществляет ряд инициатив по поддержке развивающихся стран в рамках программы АСТ-CORSIA и т. д. Япония ожидает, что текущая программа АСТ-SAF будет также продолжаться использоваться для содействия достижению глобальной долгосрочной желательной цели (LTAG), которая, как ожидается, будет принята на этой сессии Ассамблеи. Япония считает, что обмен передовым опытом каждого государства, в том числе информацией об усилиях Японии, будет полезен государствам-членам в их работе по декарбонизации, направленной на достижение глобальной LTAG.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержание данного рабочего документа;
- б) рекомендовать государствам-членам обмениваться опытом, касающимся усилий по декарбонизации, в рамках инициатив ИКАО, таких как программа АСТ-SAF;
- с) рекомендовать государствам-членам принимать участие в программе АСТ-SAF.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года) Дос 10178, Доклад Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO ₂ международной авиации (HLM-LTAG)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Эмиссия CO₂ международной авиации эквивалентна эмиссии всех секторов в Германии или Южной Корее, и эта проблема требует надлежащего решения. Парижское соглашение предусматривает ограничение роста средней температуры в пределах 1,5 °C, а в 6-м докладе об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) указано, что достижение нулевого уровня эмиссии CO₂ к 2050 году позволит ограничить рост средней температуры в пределах 1,5 °C и снизить частоту стихийных бедствий. Для борьбы с изменением климата необходимы надлежащие действия. Поэтому для достижения температурного предела и предотвращения необратимого изменения климата потребуется декарбонизация международной авиации.

1.2 На 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2010 году была принята глобальная желательная цель для международной авиации, состоящая в ежегодном повышении топливной эффективности на 2 % в период до 2050 года и в углеродно-нейтральном приросте с 2020 года. Для достижения этой цели на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 году была принята Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA), а в 2018 году был принят том IV Приложения 16 ИКАО, в котором предусмотрены SARPS для реализации CORSA. Кроме того, на основе дискуссий в LTAG-TG CAEP в соответствии с резолюцией A40-18 Ассамблеи будет обсуждаться долгосрочная желательная цель, которая, как ожидается, будет принята на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

1.3 Япония полностью поддерживает усилия ИКАО по охране окружающей среды, и, поскольку декарбонизация международной авиации является неотложной задачей, Япония выступает за принятие срочных мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. В Японии согласно соответствующим SARPS, принятым в 2018 году, для эксплуатантов воздушных судов была внедрена система мониторинга, отчетности и верификации (MRV) CORSA, а в 2020 году были введены требования по компенсации эмиссии углерода: Япония как добровольно участвующее государство внесла соответствующие поправки в свои национальные правила. Кроме того, в соответствии с национальным комплексным планом Японии по борьбе с глобальным изменением климата была установлена цель по декарбонизации внутренней авиации.

1.4 В данном рабочем документе представлена информация об усилиях Японии, включая создание дорожных карт для содействия декарбонизации авиации и постановку цели внедрения устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) в качестве конкретной меры, и обсуждается вклад в усилия ИКАО по декарбонизации международной авиации.

2. УСИЛИЯ ЯПОНИИ ПО ДЕКАРБОНИЗАЦИИ АВИАЦИИ

2.1 Создание дорожных карт для содействия декарбонизации авиации

2.1.1 Чтобы внести вклад в деятельность ИКАО по декарбонизации и сохранить международную авиационную сеть, крайне необходимо ускорить реализацию соответствующих мер по сокращению эмиссии CO₂. Для обсуждения решений с участием правительства и отрасли Япония создала Исследовательскую группу по сокращению эмиссии CO₂ в секторе эксплуатации воздушных судов, которая в марте 2021 года рассмотрела меры по сокращению эмиссии с помощью следующих трех подходов:

- a) внедрение новых технологий для воздушных судов и оборудования;
- b) повышение эффективности производства полетов путем обновления авиационного обслуживания;
- c) содействие внедрению SAF.

2.1.2 После интенсивных дискуссий в комитете в декабре 2021 года были согласованы и опубликованы три дорожные карты в отношении технологий, производства полетов и SAF, каждая из которых включает план и график будущей работы. Дорожные карты способствуют плавному и устойчивому прогрессу в осуществлении различных действий по декарбонизации в авиационном секторе, которые должны быть предприняты заинтересованными сторонами в установленные сроки. Кроме того, поскольку требуются большие объемы инвестиций, предполагается привлечь их в авиационный сектор, уточнив определенный график действий по декарбонизации.

2.1.3 На рис. 1 в добавлении показана дорожная карта по внедрению новых технологий, связанных с воздушными судами и оборудованием. В рамках этой дорожной карты продолжается разработка стандартов безопасности полетов, включая международную стандартизацию, в целях содействия скорейшему внедрению новых технологий, связанных с электрификацией, воздушными судами на водородном топливе и снижением/оптимизацией веса.

2.1.4 На рис. 2 в добавлении показана дорожная карта по повышению эффективности производства полетов путем обновления аэронавигационного обслуживания. Япония примет меры, направленные на повышение эффективности на каждом этапе эксплуатации и полную оптимизацию потока воздушного движения в целях сокращения эмиссии CO₂ и удовлетворения потребностей, связанных с увеличением масштабов воздушного движения в будущем.

2.1.5 На рис. 3 в добавлении показана дорожная карта по содействию внедрению SAF. Крайне важно содействовать использованию SAF путем разработки, изготовления и внедрения SAF отечественного производства в кратчайшие сроки, поэтому Япония предпринимает соответствующие меры в целях создания цепочек поставок для использования SAF, включая импортное SAF во внутренней/международной авиации. Кроме того, комитет установил конкретную цель по объему использования SAF для постепенного развития поставок, которая заключается в "замене 10 % топлива, потребляемого японскими авиакомпаниями, на SAF к 2030 году". С начала 2022 года нефтяные компании в Японии одна за другой официально объявляли о том, что они приступают к осуществлению проектов по производству SAF, и следует отметить, что реализации этих проектов способствовало установление государством конкретной количественной цели в отношении SAF.

2.2 Содействие реализации мер в соответствии с дорожными картами

2.2.1 Для содействия реализации мер по декарбонизации авиации в этих трех областях в соответствии с данными дорожными картами необходимо, чтобы не только авиационный сектор, но и различные заинтересованные стороны из государственного и частного секторов прилагали совместные усилия. Для укрепления взаимоотношений между заинтересованными сторонами и содействия принятию необходимых мер Япония в 2022 году создала частно-государственные советы в каждой области. Заинтересованные стороны из государственного (соответствующие министерства и ведомства) и частного секторов (производители, авиаперевозчики и т. д.) становятся членами частно-государственных советов и обсуждают вопросы, связанные с совместной реализацией мер по декарбонизации в каждой области.

2.3 Прочие усилия: внесение поправок в Закон о гражданской авиации и т. д.

2.3.1 В дополнение к вышеуказанным действиям в июне 2022 года были внесены поправки в Закон о гражданской авиации Японии и другие законодательные акты. В соответствии с внесенной поправкой министр транспорта устанавливает базовую политику по декарбонизации в области авиации. Эта базовая политика предусматривает цель по декарбонизации авиации и меры, которые должны быть предприняты заинтересованными сторонами. Японские эксплуатанты воздушных судов и администраторы аэропортов могут разработать свой собственный план декарбонизации в соответствии с базовой политикой и получить одобрение министра, что стимулирует и облегчает усилия различных заинтересованных сторон по декарбонизации. Используя этот механизм, Япония содействует дальнейшей декарбонизации в авиации.

3. ИНИЦИАТИВА ИКАО ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ В ДЕКАРБОНИЗАЦИИ И ВКЛАД ЯПОНИИ В РЕАЛИЗАЦИЮ ЭТОЙ ИНИЦИАТИВЫ

3.1 Поскольку воздушные суда могут летать через национальные границы и могут быть зарегистрированы в любом государстве, необходимо, чтобы декарбонизация международной авиации достигалась сообща и чтобы все государства сотрудничали друг с другом. В этой связи крайне важно оказывать помощь, особенно развивающимся странам. Исходя из этих соображений и принятых в ИКАО принципов недискриминации, ИКАО осуществляет деятельность по наращиванию потенциала в целях декарбонизации международной авиации по линии программы оказания помощи, наращивания потенциала и подготовки персонала для CORSIA (ACT-CORSIA). Япония полностью поддерживает инициативу ИКАО по наращиванию потенциала в целях декарбонизации и оказывает техническую помощь шести странам в рамках "товарищеских партнерств" ACT-CORSIA.

3.2 Что касается долгосрочной желательной цели (LTAG), которая, как ожидается, будет принята на этой сессии Ассамблеи, то остается крайне важной поддержка, оказываемая развивающимся странам в достижении LTAG. В этой связи в заключительной части состоявшегося в июле LTAG-HLM было указано на необходимость оказания поддержки и наличия программы сотрудничества, посвященной LTAG, в целях обмена информацией о передовом опыте и предоставления инструктивных материалов.

3.3 В рамках этих усилий ИКАО 1 июня 2022 года приступила к реализации программы оказания помощи, наращивания потенциала и подготовки персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF), чтобы помочь государствам раскрыть свой потенциал в деле разработки и внедрения SAF. Япония хотела бы внести активный вклад в осуществление программы ACT-SAF. Кроме того, в заключительной части LTAG-HLM было упомянуто, что программу ACT-SAF следует расширить до программы ACT-LTAG.

3.4 По мнению Японии, ее усилия по созданию дорожной карты и налаживанию совместной работы с участием неавиационного сектора, упомянутые в разделах 2.1.5 и 2.2, могут служить полезными примерами для других государств, которые намерены расширить разработку и внедрение SAF. ИКАО упоминает о важности государственного плана действий в качестве инструмента для мониторинга прогресса каждого государства в области декарбонизации. Дорожная карта Японии и ее соответствующий опыт могут стать полезными примерами при разработке или пересмотре каждым государством своего государственного плана действий. Кроме того, по мнению Японии, использование ее опыта, связанного с другими усилиями по декарбонизации, может быть полезно при проведении другими государствами работы по декарбонизации в авиационном секторе. Япония хотела бы внести свой вклад в декарбонизацию всего авиационного сектора посредством такой деятельности, как обмен опытом и знаниями в рамках ACT-SAF и т. д.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Для осуществления декарбонизации в авиационном секторе полезно создать дорожную карту, чтобы оказать содействие заинтересованным сторонам в их усилиях, особенно для обеспечения участия заинтересованных сторон из неавиационного сектора и привлечения инвестиций.

4.2 Кроме того, для осуществления декарбонизации в авиационном секторе полезен обмен соответствующими знаниями и опытом каждого государства с другими государствами, особенно в рамках работы по достижению LTAG в свете деятельности по наращиванию потенциала.

APPENDIX

JAPAN'S ROADMAPS FOR PROMOTING DECARBONIZATION OF AVIATION

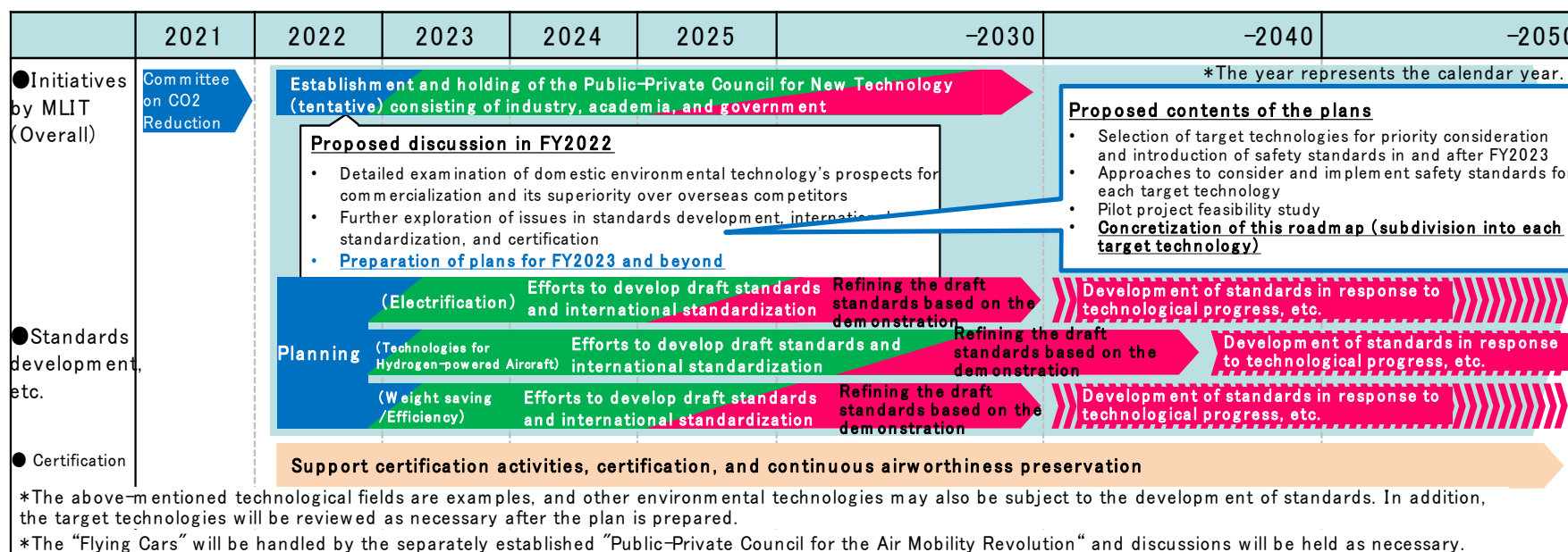


Fig.1 Roadmap for introduction of new technologies into aircraft and equipment

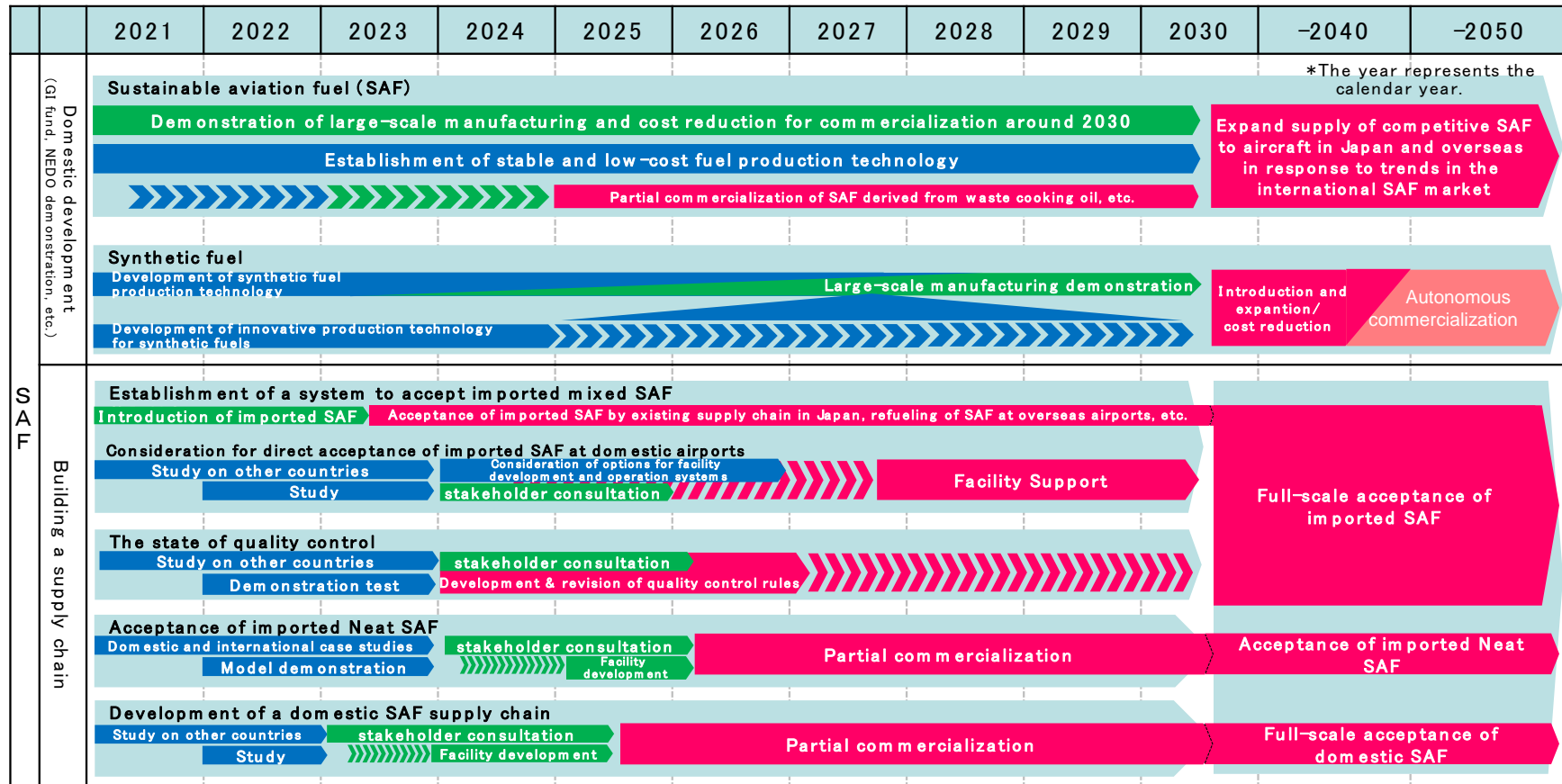


Fig.3 Roadmap for promotion of the introduction of sustainable aviation fuel (SAF) (Part I)

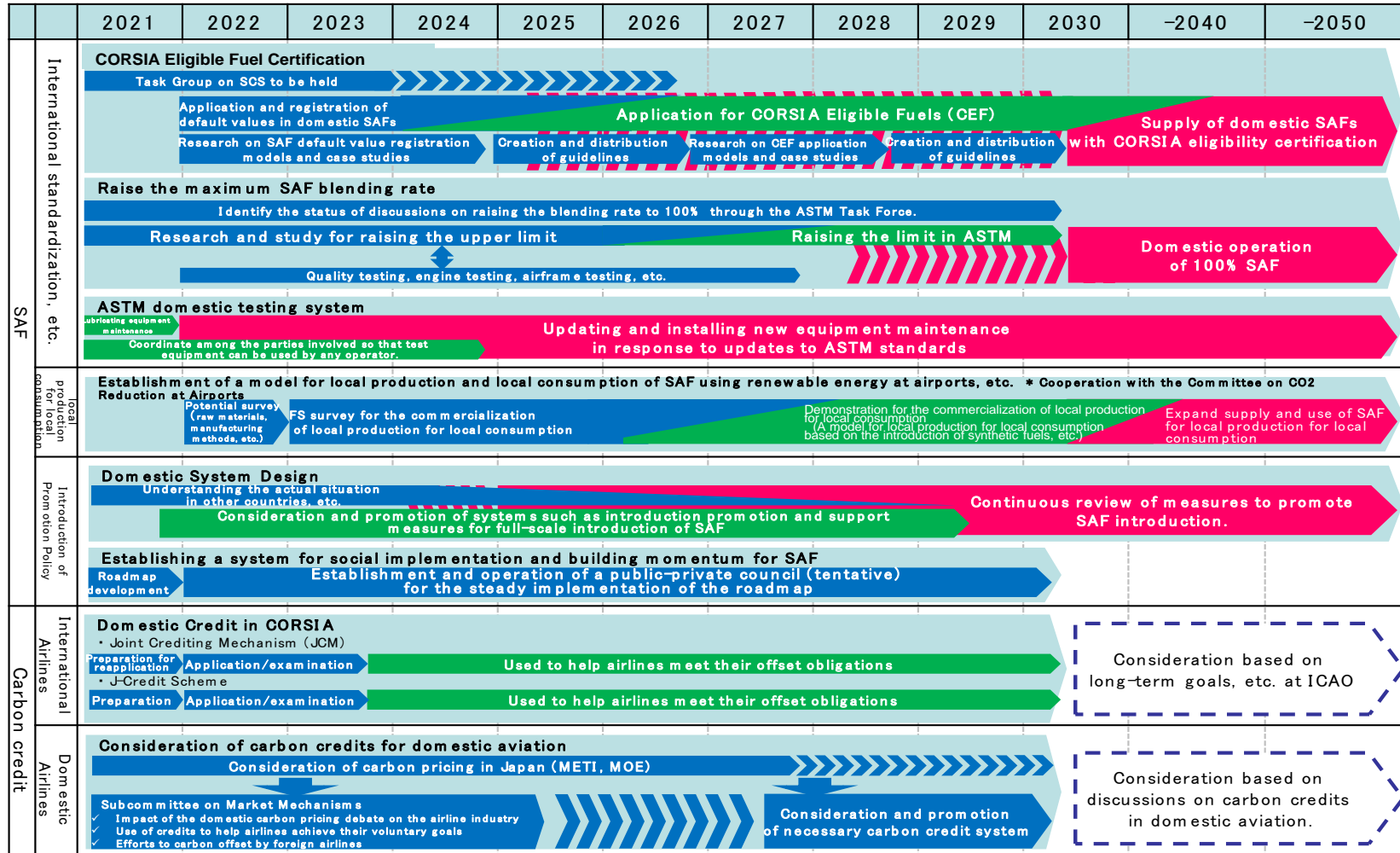


Fig.3 Roadmap for promotion of the introduction of sustainable aviation fuel (SAF) (Part II)