



## 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 LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, в целях определения глобальной рамочной программы

#### МОНИТОРИНГ И УЧЕТ SAF, LCAF И ДРУГИХ БОЛЕЕ ЧИСТЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДЛЯ АВИАЦИИ

(Представлено Испанией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЯ)

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе представлены мнения о государственных планах действий как о ключевом инструменте мониторинга, и о методиках учета и отчетности, связанных с топливом, в поддержку достижения LTAG.

Действия Конференции приводятся в п. 4.

#### 1. МОНИТОРИНГ ПРОГРЕССА В ДОСТИЖЕНИИ LTAG

1.1 Наряду с принятием долгосрочной желательной цели по достижению чистой нулевой эмиссии CO<sub>2</sub> в международной авиации к 2050 году (LTAG), в резолюции ИКАО А41-21 было признано, что в рамках достижения этой цели важно регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, в том числе связанных с топливом.

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

<sup>2</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

1.2 ИКАО играет важнейшую роль в разработке инструктивного материала и наращивании потенциала во всех государствах ИКАО для мониторинга и отчетности в сфере использования более чистых источников энергии в авиации. Это необходимо для последовательного и полномасштабного мониторинга прогресса в достижении LTAG посредством мер, связанных с топливом.

1.3 Техническая работа, недавно проведенная САЕР по просьбе Совета ИКАО для подготовки к СAAF/3, определила возможные параметры связанных с топливом методик учета и отчетности, которые могут помочь в обеспечении последовательного применения в рамках мониторинга достижения LTAG. К таким потенциальным параметрам относится, в частности, недопущение двойного учета, в том числе между внутренней и международной гражданской авиацией, которое имеет ключевое значение для обеспечения экологической целостности.

1.4 В процессе этой технической работы был также сделан вывод о том, что методики топливного учета и отчетности в контексте мониторинга реализации LTAG, как ожидается, не окажут негативного влияния на устойчивое развитие международной авиации.

1.5 Государствам рекомендуется своевременно разрабатывать, обновлять и представлять ИКАО свои планы действий (SAP). SAP должны играть важную роль в отчетности по сокращению эмиссии, достигнутой благодаря использованию авиацией более чистых источников энергии, и в отчетности по политике и дорожным картам, реализуемым на национальном и региональном уровнях. Таким образом, в общем потоке информации такие планы действий, представляемые государствами, могли бы способствовать тому, чтобы ИКАО использовала их как ключевую информационную составляющую в мониторинге достижения LTAG.

1.6 SAP также будут помогать государствам и регионам информировать более широкую общественность об их намерениях и политике в отношении более чистых источников энергии в авиации. Большинство государств тщательно подготовили и направили свои SAP в ИКАО, и намерены продолжать это делать в ближайшее десятилетие.

## 2. ВОЗМОЖНЫЕ НОВЫЕ МЕТОДИКИ УЧЕТА

2.1 По итогам технической работы САЕР в начале этого года был сделан вывод о том, что процедуры мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для CORSIA уже содержат отдельные элементы методик учета топлива, в частности, концепцию "оплата топлива без его фактического использования и подача заявки на соответствующее сокращение эмиссии" ("book and claim"). В то же время было установлено, что на разных стадиях разработки и внедрения находятся различные новые инициативы, предлагающие инновационные методики учета топлива типа "book and claim". Более того, очевидно, что заинтересованные стороны проявляют все больший интерес к потенциалу методик учета топлива типа "book and claim", чтобы поддержать глобальное применение SAF в авиации.

2.2 Целесообразно накопить опыт в контексте внедрения существующих методик учета в рамках MRV CORSIA и оценить, нуждаются ли они в совершенствовании.

2.3 Прежде чем поддержать новый глобальный механизм учета или повлиять на его работу, ИКАО должна убедиться в том, что она должным образом устраняет риски, связанные с двойным учетом, сниженной отслеживаемостью, потенциальными барьерами для входа на рынок и неравномерным глобальным распределением топлива, которое отвечает требованиям CORSIA. Поэтому ИКАО следует посредством САЕР продолжать эту работу, чтобы изучать необходимость и последствия применения таких возможных новых методик учета топлива для международной авиации.

### 3. ЦЕЛОСТНОСТЬ SAF, LCAF И БОЛЕЕ ЧИСТОЙ ЭНЕРГЕТИКИ

3.1 ИКАО утвердила для всего сектора первую глобальную структуру устойчивого производства топлива, которая реализуется в рамках CORSIA, обеспечивая определенность в экологической целостности более чистых видов авиационного топлива, и поддерживая масштабирование его производства и доступ к финансированию. Это ключевой элемент поддержки достижения LTAG.

3.2 Эта глобальная структура и методика, включающая параметры приемлемости видов топлива и сокращения эмиссии на протяжении их жизненных циклов, будут иметь основополагающее значение для обновленного концептуального видения ИКАО до 2050 года, а также для определения и мониторинга вклада в достижение LTAG со стороны более чистых источников энергии в авиации.

3.3 SAF и другие более чистые источники энергии для авиации, например, водородные и электрические двигатели, сыграют важную роль в достижении LTAG. SAF могут использоваться уже сегодня ввиду их совместимости с эксплуатируемыми воздушными судами. Использование SAF будет продолжаться в долгосрочной перспективе, учитывая продолжительный срок эксплуатации воздушных судов и то, что водородные и электрические силовые установки для коммерческой авиации все еще находятся на стадии исследований и разработок. Поэтому важно, чтобы у воздушного транспорта был доступ к устойчивым природным ресурсам для производства SAF и продолжалась текущая работа по сертификации 100%-го использования SAF. Устойчиво производимые виды биотоплива могут внедряться незамедлительно благодаря их технологичности, коммерческой зрелости, а также возможному использованию существующих перерабатывающих мощностей. Несмотря на то, что технологии преобразования энергии в жидкое топливо обладают высоким потенциалом внедрения, потребуются дальнейшие усилия для достижения ими полной коммерческой зрелости, в том числе для включения их в глобальную структуру устойчивого развития. При этом использование биотоплива не должно приводить к снижению уровней поддержки, разработки и внедрения технологий преобразования энергии в жидкое топливо.

### 4. ДЕЙСТВИЯ СAAF/3

4.1 СAAF/3 предлагается:

- a) предложить другим регионам и государствам своевременно сообщать в своих SAP о политике и дорожных картах по SAF, включая долгосрочные прогнозы;
- b) включить в глобальную рамочную программу результаты технической работы САЕР по возможным параметрам методик учета топлива и отчетности в контексте обеспечения последовательного мониторинга реализации LTAG;
- c) поддержать дальнейшую работу ИКАО по изучению необходимости и последствий использования возможных новых методик учета топлива;
- d) поддерживать дальнейшую работу ИКАО над глобальными рамками устойчивости для всего сектора и над методиками для топлива.