



## 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

#### КОНЦЕПЦИЯ "ЗЕЛЕНАЯ ПОЛОСА ДЛЯ АВИАЦИИ"

(Представлено Японией, Сингапуром и Соединенными Штатами)

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представлена концепция "Зеленая полоса для авиации" (AGL) в качестве одного из подходов к реализации корзины мер ИКАО по декарбонизации авиации посредством стимулирования сотрудничества в цепочке добавленной стоимости, поддержания доверия и обеспечения прозрачности для потребителей на фоне беспокойств по поводу "зеленого камуфляжа". Концепция AGL предлагает заинтересованным государствам и авиакомпаниям возможность разрабатывать и демонстрировать ускоренное сокращение эмиссии международной авиации реальными мерами. Мы представляем подробное описание целей и принципов концепции AGL и предлагаем возможный многоуровневый подход к выполнению более устойчивых полетов на основе набора прогрессивных требований.

Действия Конференции приводятся в п. 4.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО сектором была принята коллективная долгосрочная глобальная желательная цель для международной авиации (LTAG) по достижению нулевого уровня углеродной эмиссии к 2050 году. После этого исторического достижения сектору предстоит начать претворение этого замысла в жизнь. ИКАО определила комплекс мер по декарбонизации авиации, включающий технологические и эксплуатационные усовершенствования, устойчивое авиационное топливо (SAF) и Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Реализация корзины мер ИКАО будет иметь ключевое значение для достижения LTAG.

1.2 В данном документе мы излагаем концепцию "зеленой полосы для авиации" (AGL) как одной из возможных структур для реализации корзины мер ИКАО. Концепция AGL

предоставляет заинтересованным государствам и авиакомпаниям возможность разработать и продемонстрировать вызывающее доверие ускоренное сокращение выбросов на конкретных маршрутах реальными мерами, избегая "зеленого камуфляжа". Данная концепция одновременно стремится повысить прозрачность для потребителей, чтобы они могли делать осознанный выбор. Концепция также основана на комплексном подходе, который поощряет необходимое для выполнения полета сотрудничество между заинтересованными сторонами по всей цепочке добавленной стоимости.

1.3 Несмотря на то, что AGL является концепцией, на реализацию которой потребуется определенное время, мы считаем целесообразными поделиться этой идеей на раннем этапе и предоставить справочную информацию государствам, ищущим новые возможности для сотрудничества друг с другом. Мы надеемся, что настоящий документ будет способствовать расширению сотрудничества, приведет к появлению новых и инновационных идей и, в конечном итоге, станет катализатором дальнейших усилий по поддержке декарбонизации авиации на уровне ИКАО или на уровне государств.

1.4 Ниже приводится подробное описание ключевых элементов и соображений концепции AGL.

## 2. КОНЦЕПЦИЯ AGL

2.1 Целями AGL являются:

- i. оказание содействия и поощрение ускоренной декарбонизации воздушного транспорта в поддержку достижения долгосрочной желательной цели ИКАО, опираясь на усилия ИКАО и ее существующие инициативы;
- ii. взаимное признание двумя или более странами общей надежной структуры "зеленых" практик, в том числе в сфере использования SAF;
- iii. поощрение наращивания SAF там, где это возможно, и признание использования виртуальных сертификатов, подтверждающих более широкое использование SAF в рамках вызывающей доверие системы или механизма.

2.2 AGL будет соблюдать следующие принципы:

- i. Рамки ИКАО. Все государства-участники должны поддерживать и реализовывать политику и практику ИКАО в сфере охраны окружающей среды.
- ii. Отсутствие эксклюзивности маршрутов. Полеты AGL могут выполняться параллельно с полетами, не относящимися к AGL, между одними и теми же пунктами отправления и назначения, и не будут использоваться для исключения других приемлемых перевозок между этими двумя аэропортами, выполняемых на основе соответствующего(их) соглашения(ий) о воздушном сообщении.

- iii. Политика в области конкуренции. Реализация AGL не должна приводить к дискриминационной практике или вызывать проблемы в области конкуренции.
- iv. Постоянное совершенствование. Требования AGL будут постепенно увеличивать количество сокращений выбросов на основе постоянного совершенствования технологий и политики.

### 2.3 Структура требований

2.3.1 Необходим набор минимальных требований, обеспечивающих соответствие полетов AGL определенным пороговым значениям, которые позволяют считать их устойчивыми. По аналогии со схемой углеродной аккредитации в аэропортах Международного совета аэропортов (МСА), концепция AGL основана на предлагаемой многоуровневой структуре, содержащей набор мер, выполняемых на различных этапах полета, при этом более высокие уровни являются более строгими.

2.3.2 Предлагаемая структура призвана охватить всю цепочку добавленной стоимости, необходимую для поддержки полета, объединив заинтересованные стороны из числа авиакомпаний, аэропортов и служб организации воздушного движения для взаимодействия друг с другом и обеспечения устойчивости всех сегментов полета.

2.3.3 В соответствии с принципом постоянного совершенствования со временем требования по сокращению эмиссии на каждом уровне будут ужесточаться. Наличие нескольких уровней будет по-прежнему обеспечивать гибкость реализации для заинтересованных сторон.

2.3.4 Прилагаемая структура (см. таблицу 1 ниже) содержит общий набор элементов, которые могут быть рассмотрены в рамках AGL. Подробные требования необходимо будет разработать в тесной консультации с соответствующими заинтересованными сторонами (например, авиакомпаниями, аэропортами, ПАНО и т. д.) и с учетом обстоятельств государств-участников.

**Таблица 1. Возможная структура**

<b>Функция</b>	<b>Инициатива</b>	<b>Неисчерпывающие факторы, которые следует учитывать при установлении уровней**</b>
Авиакомпания	Использование устойчиво производимого авиационного топлива и авиационного топлива с низким содержанием углерода	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Углеродоемкость смеси реактивного топлива, например, величина сокращения эмиссии по сравнению со стандартным базовым уровнем 89гCO<sub>2</sub>е/МДж</li> <li>• Соответствует ли топливо требованиям CORSIA</li> </ul>
	Тип воздушного судна	Топливная эффективность воздушного судна
	Эксплуатационные меры воздушного судна	Соблюдаются ли эффективные меры по эксплуатации воздушного судна, например, руление на одном двигателе и т. д.
	Компенсации	Подпадают ли компенсации под действие CORSIA

	Опыт пассажиров на борту*	Осуществляется ли замена на припасы меньшего веса на борту воздушного судна, сокращение ненужных припасов на борту воздушного судна, отказ от одноразового пластика, внедрение упаковок и материалов возобновляемого типа и т. д.
Организация воздушного движения	Эксплуатационные меры поставщиков аэронавигационного обслуживания	Масштаб мер по организации воздушного движения, направленных на безопасное повышение эксплуатационной эффективности на различных этапах полета
Аэропорт	Углеродная аккредитация МСА в аэропортах	Достигнутый уровень аккредитации
	Наземное обслуживание***	Использование более чистых источников энергии для наземного обслуживания в аэропортах
	Пассажирский опыт в терминале*	Внедрение безбумажной регистрации и т. д.

\* Несмотря на то, что эти факторы оказывают ограниченное влияние на декарбонизацию, они важны, поскольку с их помощью выстраивается взаимосвязь между опытом пассажиров и концепцией AGL, а также формируется представление о том, как должен выглядеть устойчивый рейс.

\*\* В концепцию AGL могут входить и другие факторы, например, минимальные пороговые стандарты для участия авиакомпаний.

\*\*\* Следует отметить, что в определенных обстоятельствах наземное обслуживание может предоставляться самой авиакомпанией или поставщиком наземного обслуживания.

## 2.4 Процесс и признание

2.4.1 В настоящее время AGL представляет собой двустороннюю или многостороннюю инициативу, которая контролируется полномочными органами и реализуется заинтересованными представителями отрасли. Заинтересованные государства могут вступать в двусторонние или многосторонние соглашения или аналогичные договоренности, чтобы сделать свое участие официальным.

2.4.2 Концепция AGL основана на подходе, предусматривающем добровольное согласие. Заинтересованные стороны (т.е. авиакомпании и другие партнеры в цепочке добавленной стоимости) должны зарегистрироваться в полномочных органах и сообщить о своем намерении принять участие. После этого полеты, выполняемые зарегистрированными заинтересованными сторонами и соответствующие требованиям, установленным в рамках AGL, будут квалифицироваться как полеты AGL, и участники смогут продавать свои полеты как "рейсы AGL". Заинтересованные стороны могут определять, какие из их полетов и в каком количестве будут соответствовать требованиям AGL.

2.4.3 Для обеспечения надежности и обоснованности своей отчетности государства могли бы заранее согласовывать комплект необходимых документов, которые будут предоставляться для признания, в рамках соглашений об обслуживании. Для оптимизации процессов и сведения к минимуму административного бремени и затрат, деятельность, относящаяся к использованию SAF

и мер компенсации углеродной эмиссии, могла бы потенциально учитываться в дополнительном модуле отчетности в рамках CORSIA. По другим направлениям деятельности, не подпадающим под CORSIA, необходимо будет представлять соответствующую документацию полномочным органам для признания.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 АGL представляет собой подход к реализации корзины мер ИКАО посредством стимулирования сотрудничества в цепочке добавленной стоимости, обеспечения доверия и прозрачности для потребителей. Мы делимся концепцией АGL в надежде на то, что она сможет стимулировать дальнейшее сотрудничество и инновационные решения, которые помогут достичь прогресса в декарбонизации сектора в поддержку достижения цели LTAG.

### 4. **ДЕЙСТВИЯ СAAF/3**

4.1 СAAF/3 предлагается:

- a) принять к сведению, что "Зеленая полоса для авиации" (AGL) представляет собой двустороннюю/многостороннюю схему, направленную на достижение прогресса в декарбонизации авиации в поддержку долгосрочной желательной цели ИКАО (LTAG);
- b) представить свои мнения и обратную связь о концепции АGL;
- c) рассмотреть вопрос о применении элементов концепции АGL при разработке двусторонних и многосторонних инициатив в поддержку достижения LTAG.

— КОНЕЦ —