



## 第三次航空与代用燃料会议 (CAAF/3)

2023年11月20日至24日，阿拉伯联合酋长国，迪拜

### 议程项目 2：促进航空更清洁能源开发和部署的支持性政策

#### 航空绿道

(由日本、新加坡和美国提交)

##### 摘要

本文件介绍了航空绿道（AGL）概念作为一种方法，通过促进价值链协作、确保可信度并在消费者有洗绿关切时为其提供透明性，以实施国际民航组织航空去碳化的一揽子措施。航空绿道为感兴趣的国家和航司提供了途径，通过切实努力发展和展示国际航空加速减排。我们详细说明了航空绿道概念的目标和原则，并设计了一个可能的阶梯式方法，通过一套递进要求实施更可持续的航班。

会议的行动在第 4 段。

## 1. 引言

1.1 国际民航组织大会第 41 届会议期间，部门通过了截至 2050 年实现净零碳排放的集体性国际航空长期全球理想目标（LTAG）。在达成这一历史性成就之后，部门将需要着手将目标变为现实。国际民航组织已确定一揽子航空去碳化措施，包括技术和运行改进、可持续航空燃料（SAF），以及国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）。实施国际民航组织一揽子措施将是实现长期理想目标的关键。

1.2 在此，我们提出航空绿道（AGL）概念，作为实施国际民航组织一揽子措施的可能框架。航空绿道概念为感兴趣的国家和航司提供了途径，在具体航路上发展和展示加速的减排，并以可信的方式通过切实的努力避免洗绿。与此同时，其还力求提供更多的透明性以便消费者做出知情的选择。此概念还遵循一个端到端的方法，鼓励各利害攸关方在支持一个航班所需的价值链上开展合作。

1.3 尽管航空绿道是一个概念，其实施尚需要一些时间，我们认为尽早地分享这一想法以供寻求新机遇彼此协作的国家参考，是有好处的。我们希望本文件将鼓励更多的协作，触发新的和创新的想想法，以至最终促进在国际民航组织亦或是国家层面开展进一步努力支持航空去碳化工作。

1.4 以下段落详细说明了航空绿道概念的关键要素和考量。

## 2. 航空绿道概念

### 2.1 航空绿道的目标是：

- i. 促进和推动航空运输加速去碳化，在国际民航组织及其现有举措努力的基础上支持国际民航组织的长期理想目标；
- ii. 在两个或多个国家间互相承认一个共同的强有力的绿色实践框架，包括可持续航空燃料的使用；和
- iii. 鼓励在可行时增用可持续航空燃料，并认可使用在可信系统或机制下生成的代表增用可持续航空燃料的虚拟证书。

### 2.2 航空绿道将遵循以下原则：

- i. 国际民航组织框架：所有参与国应支持和实施国际民航组织环境保护相关的政策和做法。
- ii. 航路非排他性：航空绿道航班可以与同一始发地和目的地之间的非 AGL 航班并行运行，并且不会用于排除根据相关航空运输协议在两个机场之间可接受的空中交通。
- iii. 竞争政策：航空绿道的实施务必不能造成歧视性做法或引入竞争问题。
- iv. 持续改进：航空绿道要求将在技术和政策不断改进的基础上逐步增加减排量。

### 2.3 要求的框架

2.3.1 有必要制定一套最低要求，以确保航空绿道航班满足被视为可持续的特定实施门槛。与国际机场理事会（ACI）机场碳认证计划类似，航空绿道遵循一个拟议的阶梯式框架，其中包含一揽子有待实施的活动，涉及航班的各个方面，层级越高越严格。

2.3.2 拟议框架的设计包含支持航班所需的整个价值链，汇集从航司、机场和空中交通管理职能的各利害攸关方共同协作，让端到端的可持续航班成为可能。

2.3.3 根据持续改进原则，每一层级对减排影响的要求将随时间而提升。多层级的存在将持续为各利害攸关方提供实施的灵活性。

2.3.4 所附的框架（见下表 1）提供了可在航空绿道下考虑的各要素的一个高层范畴。详细要求将需与相关利害攸关方（如航司、机场、空中航行服务提供者等）通过密切协商确定，同时虑及参与国的情况。

表 1：可能的框架

职能	举措	建立层级时需考虑的非穷尽要素**
航空公司	可持续航空燃料和低碳航空燃料使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>喷气机混合燃料的碳强度，如相比标准单位兆焦 89 克二氧化碳排放基线的减少幅度</li> <li>燃料是否符合 CORSIA 合格标准</li> </ul>
	航空器类型	航空器的燃料效率
	航空器运行措施	是否观察到高效的航空器运行措施，如单发滑行等
	抵消	抵消是否符合 CORSIA 合格标准
	飞行中旅客体验*	是否观察到替换使用经减重的航空器机上供应品、减少不必要的航空器机上供应品、淘汰一次性塑料制品和采用可再生包装和材料等
空中交通管理	空中航行服务提供者的运行措施	在不同飞行阶段以安全的方式提高运行效率的空中交通管理措施水平
机场	国际机场理事会机场碳认证	所达到的认证水平
	地面服务***	机场地面服务操作中更清洁能源的使用
	航站楼内旅客体验*	采用无纸化值机等

\* 尽管这些要素对去碳化的影响有限，它们对于确保旅客体验符合航空绿道概念和可持续飞行的意义十分重要。

\*\* 航空绿道概念可以包括其他要素，如航司参与的最低门槛标准。

\*\*\* 值得注意的是，在特定情况下，地面服务操作可能由航司自行或地面服务提供者提供。

## 2.4 流程和认可

2.4.1 航空绿道目前被设计为一项双边或多边举措，由当局监督，由行业利害攸关方实施。感兴趣的<sup>1</sup>国家可以订立双边或多边协定或类似安排，使参与正式化。

2.4.2 航空绿道采用自愿、选择加入的方式。感兴趣的利害攸关方（即航空公司和价值链中的其他伙伴）应向当局登记其参与意向。此后，符合航空绿道框架下规定要求的注册利害攸关方执飞的航班将有资格成为航空绿道航班，可以据此对其航班进行营销推广。利害攸关方可以决定其哪些以及多少航班符合航空绿道要求。

2.4.3 为了确保报告的可靠性和有效性，各国可以通过运输协定预先商定一套必要的文件，以供改进后认可。为了简化流程并最大限度地减少行政负担和成本，与可持续航空燃料和碳抵消使用有关的领域可能会通过 CORSIA 的增编报告模块。对于 CORSIA 下未覆盖的其他领域，将需要制定相关文件以供当局认可。

### 3. 结论

3.1 航空绿道提出了一种通过促进价值链合作、确保可信度和向消费者提供透明性来实施国际民航组织一揽子措施的方法。通过分享此航空绿道概念，我们希望它能触发进一步的协作和创新的解决方案帮助推进部门去碳，以支持长期理想目标。

### 4. 第三次航空与代用燃料会议的行动

#### 4.1 请第三次航空与代用燃料会议：

- a) 注意到航空绿道（AGL）是一项推进航空去碳的双边/多边机制，以支持国际民航组织长期理想目标（LTAG）；
- b) 向航空绿道概念提供投入意见和反馈；和
- c) 考虑在支持长期理想目标实现制定双边和多边举措时应用航空绿道概念的要素。

— 完 —