



国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性  
高级别会议 (HLM-LTAG)

2022年7月19日至22日，蒙特利尔

议程项目 2：国际航空长期全球理想目标的实施手段

建立技能和工具以实施 LTAG 运行措施

(由智利提交)

摘要

本文讨论了国际民航组织支持各国创建必要技能和工具的必要性，以实施《国际民航二氧化碳减排长期理想目标 (LTAG) 可行性报告》中提出的运行措施，并对空中运行进行分类和量化，明确目标是减少温室气体排放。

会议的行动在第 3 段。

## 1. 引言

1.1 2019 年国际民用航空组织 (ICAO) 第 40 届大会要求国际民航组织理事会研究为国际民用航空制定一个长期理想气候目标 (LTAG) 的可行性<sup>2</sup>。

1.2 因此，2022 年 2 月，国际民航组织航空和环境保护委员会第 12 次会议 (CAEP/12) 批准了一份关于 LTAG 可行性的技术报告，其中说明，根据报告中确定的假设条件，通过运行措施可能将二氧化碳排放量减少 4% 至 11%。

## 2. 背景

2.1 那些假设产生了下图中描绘的三种二氧化碳排放情景，来自《国际民航二氧化碳减排长期理想目标 (LTAG) 可行性报告》。

<sup>1</sup> 西语文本由智利提供。

<sup>2</sup> 国际民航组织大会决议 A40-18，第 9 段，2019 年，<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

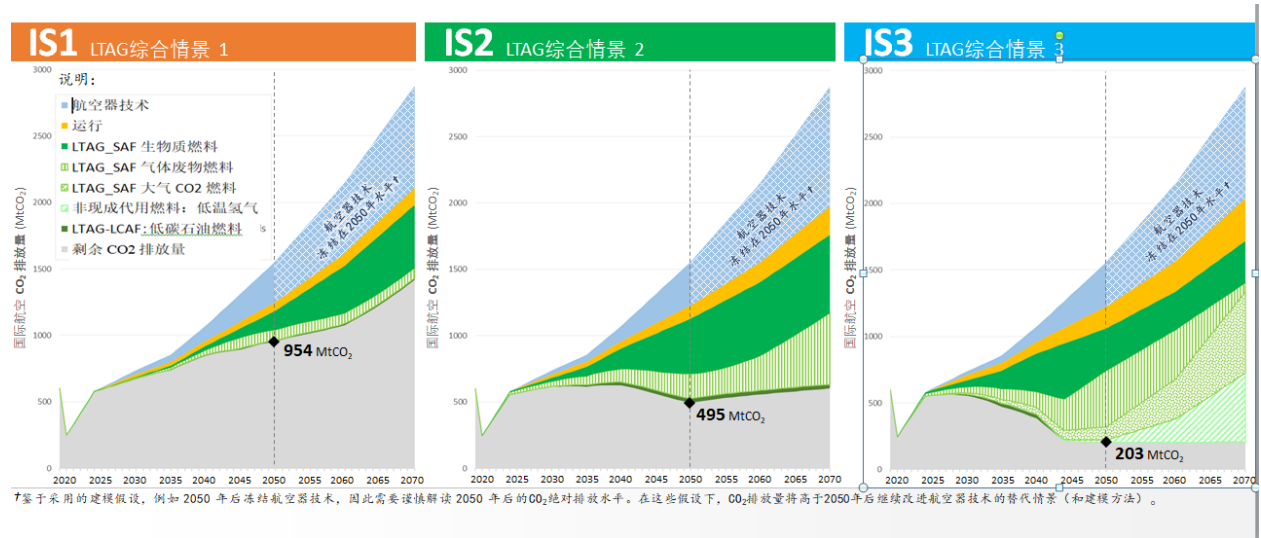


图1: 与LTAG综合情景相关的国际航空二氧化碳排放量

2.2 在这种情况下, 鉴于上文图 1 所示的运行管理独立于其他变量, 并考虑到技术和可持续航空燃料 (SAF) 等其他因素, 明显需要国际民航组织以讲习班、培训课程和指南的形式在核实和测量国际航空二氧化碳排放方面提供援助。

2.3 如前所述, 智利国认为此类能力建设活动是应当开展的优先事项和初始步骤, 以实施可行性报告附录 M4 运行分组报告<sup>3</sup>中规定的运行措施, 特别是利用第 2.5 段中确定的运行措施优化空域设计。

2.4 虽然目前有不同的模型来计算民用航空的大气排放, 且主要是由发展中国家使用, 因为它们没有自己的模型来衡量其真实的当地排放量, 但那些模型使用了国际民航组织的方法。估算所有飞行阶段的民航油耗和航空器重量所需的数据是敏感的、机密的、有时是无法获取的。然而, 这些数据是获得相关油耗和排放估算值的必要先决条件。

2.5 为了创建一个计算排放量的模型, 必须有必要的数据和技能来详尽地分析信息: 排放到大气中的各种气体的相互作用、排放的高度、航空器性能、气象和地形条件等众多变量。

2.6 为了正确管理减排, 需要最新的信息来衡量可行性报告附录 M4 —《运行》中规定的运行改进的效率。这使各国能够在知情的基础上采取必要的行动, 并预估所采取措施的实际效益, 从而为实现国际民用航空二氧化碳减排的长期目标做出贡献。

2.7 作为减少民航温室气体排放的重要主体, 国际民航组织支持发展中国家建设量化大气排放的技术和人员能力, 以便就不同类别的拟议运行措施做出决定。这将加强减排的益处。

<sup>3</sup> ICAO《国际航空二氧化碳减排长期理想目标 (LTAG) 可行性报告》附录 M4 —《运行分组报告》, 2022 年 3 月

### 3. 高级别会议的行动

#### 3.1 请高级别会议：

- a) 审查本工作文件及其提案；
- b) 考虑开发技术要素和所需技能(知识)以分析基于运行措施的减排数据；
- c) 倡导对二氧化碳减排进行分析，并为每一项具体的运行措施制定绩效指标；
- d) 敦促国际民航组织开发技术工具并创建知识，以优先考虑那些带来更大环境效益的运行措施；和
- e) 敦促国际民航组织支持发展中国家实施为实现最佳环境影响而确定的运行措施。

— 完 —