



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ВОПРОСУ ОСУЩЕСТВИМОСТИ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (HLM-LTAG)

Монреаль, 19–22 июля 2022 года

Пункт 2 повестки дня. Средства достижения долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации

НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И СОЗДАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕР LTAG

(Представлено Чили)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматривается необходимость оказания ИКАО поддержки государствам в наращивании потенциала и создании механизмов для реализации мер, намеченных в *Докладе об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации*, и распределения по категориям и количественной оценки авиационной деятельности с четкой целью сокращения эмиссии парниковых газов.

Действия совещания приводятся в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году Совету ИКАО было поручено изучить возможность установления долгосрочной желательной цели по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации (LTAG)².

1.2 Соответственно в феврале 2022 года 12-е совещание Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP/12) утвердило технический доклад о возможности установления LTAG, которая предусматривает возможное сокращение эмиссии CO₂ на 4–11 % посредством эксплуатационных мер на основе указанных в докладе предположений.

¹ Версия на испанском языке предоставлена Чили.

² Пункт 9 резолюции Ассамблеи ИКАО А40-18, 2019 г., <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>.

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 На основе указанных предположений было подготовлено три сценария эмиссии CO₂, которые показаны на приведенном ниже рисунке из Доклада об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации:

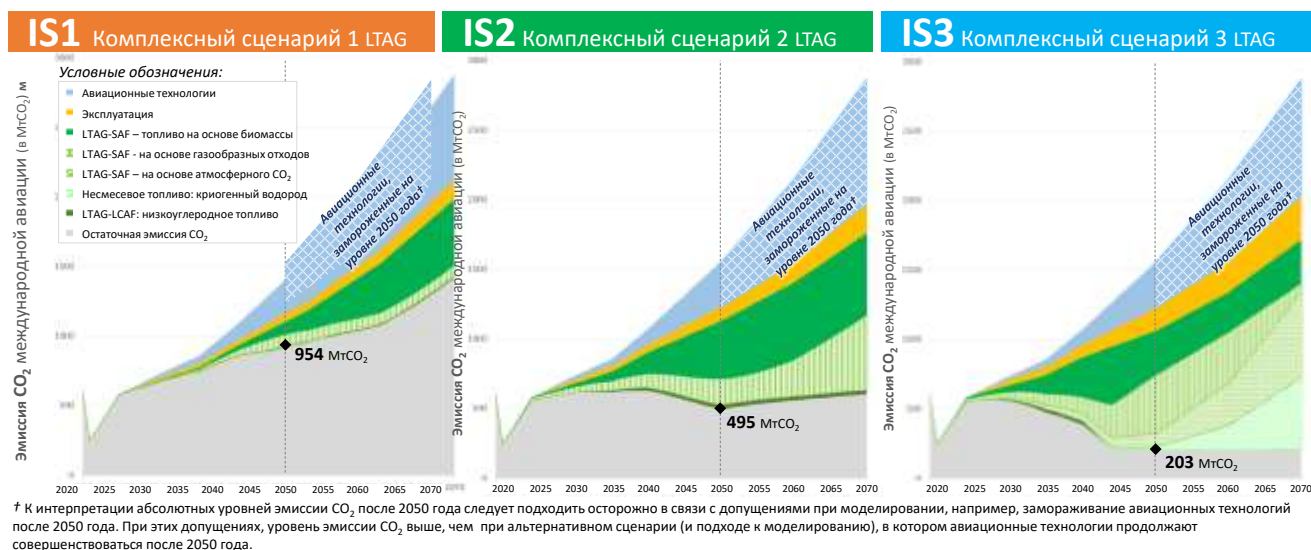


Рис 1. Комплексные сценарии эмиссии CO₂ международной авиации для LTAG

2.2 В этом контексте указанные на рис. 1 эксплуатационные меры, рассматриваемые в отрыве от других переменных и с учетом таких факторов, как технологии и устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF), свидетельствуют о наличии явной необходимости в получении помощи ИКАО в виде практикумов, учебных курсов и инструктивных материалов в области верификации и измерения эмиссии CO₂ международной авиации.

2.3 Как отмечалось ранее, Чили рассматривает такую деятельность по наращиванию потенциала в качестве приоритетного и предварительного шага на пути к реализации эксплуатационных мер, изложенных в докладе подгруппы по вопросам эксплуатации, содержащемся в добавлении М4 доклада об осуществимости³, особенно для оптимизации структуры воздушного пространства и реализации эксплуатационных мер, указанных в п. 2.5.

2.4 Хотя в настоящее время существуют различные модели расчета атмосферной эмиссии гражданской авиации, которые используются главным образом развивающимися странами по причине отсутствия у них собственных инструментов измерения фактической местной эмиссии, во всех этих моделях используется методология ИКАО. Данные, которые требуются для оценки потребления топлива гражданской авиацией и массы воздушных судов на всех этапах полета, являются чувствительными, конфиденциальными и иногда отсутствуют. Однако такие данные являются главным условием получения соответствующих оценок потребления топлива и эмиссии.

³ Доклад об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации, добавление М4 "Доклад подгруппы по вопросам эксплуатации", март 2022 г.

2.5 Для разработки модели расчета эмиссии необходимы данные и специалисты для очень трудоемкого анализа этих данных: взаимодействие различных газов, выброшенных в атмосферу, абсолютная высота, на которой газы были выброшены, технические характеристики воздушного судна, метеорологические и орографического условия являются всего лишь несколькими переменными.

2.6 Для надлежащего управления сокращением эмиссии нужна свежая информация об эффективности эксплуатационных усовершенствований, изложенных в добавлении М4 "Эксплуатация" доклада об осуществимости. Это позволит государствам принимать обоснованные меры и оценивать реальную эффективность таких принятых мер, что будет должным образом способствовать реализации долгосрочной желательной цели по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации.

2.7 Будучи важным участником усилий по сокращению эмиссии парниковых газов гражданской авиации, ИКАО поддерживает развивающиеся страны в области создания технического и кадрового потенциала для количественной оценки атмосферной эмиссии с целью принятия решений относительно эксплуатационных мер, предлагаемых в отношении разных категорий. Это повысит эффективность сокращения эмиссии.

3. ДЕЙСТВИЯ HLM-LTAG

3.1 HLM-LTAG предлагается:

- a) рассмотреть настоящий рабочий документ и содержащееся в нем предложение;
- b) рассмотреть возможность разработки технологических элементов и подготовки специалистов (знания), которые необходимы для анализа полученных данных о сокращении эмиссии посредством эксплуатационных мер;
- c) поддержать предложение об анализе сокращения эмиссии CO₂ и разработать показатели эффективности для каждой отдельной эксплуатационной меры;
- d) настоятельно призвать ИКАО разработать технические инструменты и сформировать знания для приоритизации тех эксплуатационных мер, которые являются наиболее эффективными для охраны окружающей среды;
- e) настоятельно призвать ИКАО оказывать поддержку развивающимся странам в реализации эксплуатационных мер, которые были определены в качестве наиболее эффективных для охраны окружающей среды.