



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И СОЗДАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕР LTAG

(Представлено Чили при поддержке Коста-Рики, Доминиканской Республики, Эквадора и Перу²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

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

Действия: Ассамблее предлагается:

- рассмотреть возможность разработки технологических элементов и соответствующих требований к обучению (знаниям), которые необходимы для анализа полученных данных о сокращении эмиссии, достигнутом при помощи эксплуатационных мер;
- поддержать предложение об анализе сокращения эмиссии CO₂ по каждой конкретной эксплуатационной мере и разработать соответствующие показатели эффективности для этих мер;
- настоятельно призвать ИКАО разработать технические инструменты и сформировать знания, необходимые для приоритизации тех эксплуатационных мер, которые являются наиболее эффективными для охраны окружающей среды;
- поддерживать развивающиеся государства в реализации тех эксплуатационных мер, которые были определены в качестве наиболее эффективных для охраны окружающей среды.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями " <i>Потенциал и эффективность</i> " и " <i>Охрана окружающей среды</i> "
----------------------------	--

<i>Финансовые последствия</i>	Положительные
-------------------------------	---------------

¹ Текст документа на испанском языке представлен Чили.

² Государства-члены ЛАКГА.

Справочная информация	<p>Доклад об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации, Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), март 2022 г.</p> <p>Дос 10178, Доклад Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации (HLM-LTAG)</p>
-----------------------	--

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)³.

1.2 Затем, в феврале 2022 года 12-е совещание Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/12) утвердило Доклад об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO₂ для международной авиации, согласно которому сокращения эмиссии CO₂ на 4–11 % возможно достичь посредством эксплуатационных мер на основе указанных в докладе предположений.

1.3 В докладе сделаны выводы, которые были должным образом приняты во внимание.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 На основе указанных предположений Доклада САЕР о LTAG было подготовлено три сценария эмиссии CO₂, которые отражены на приведенном ниже рисунке:

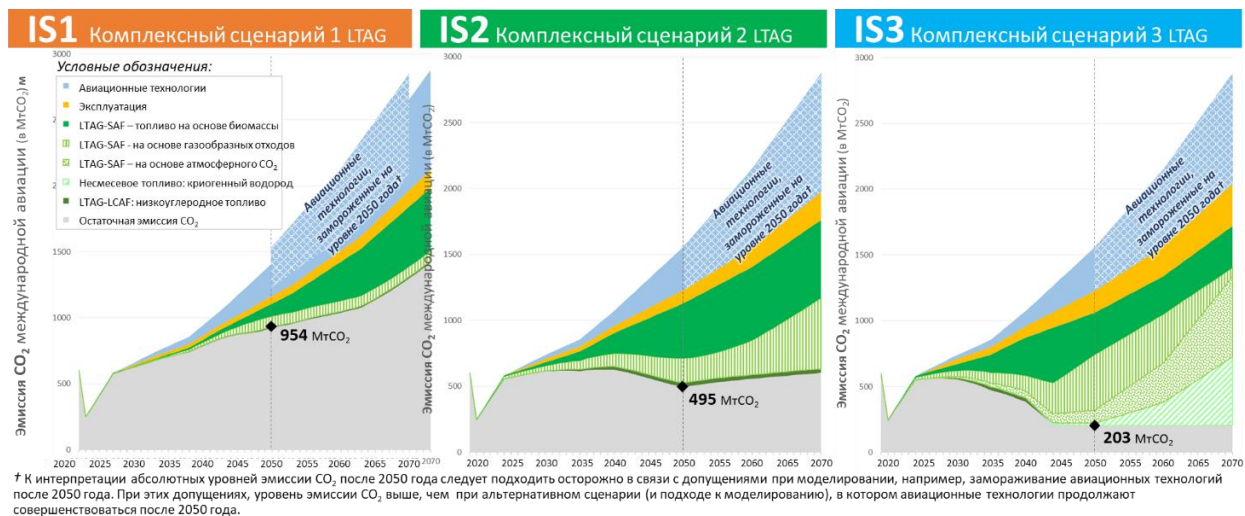


Рис. 1. Комплексные сценарии эмиссии CO₂ международной авиации для LTAG

³ Пункт 9 резолюции Ассамблеи ИКАО А40-18 от 2019 года: <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>

2.2 Чили считает, что в качестве одной из приоритетных задач необходимо выделить заблаговременное развитие потенциала и повышение эффективности деятельности персонала, который будет выполнять работу по проверке атмосферной эмиссии и ее регулированию, в целях реализации эксплуатационных мер для оптимизации структуры воздушного пространства, о которых говорится в п. 2.5 Доклада, приведенного в добавлении М4 *"Доклад подгруппы по вопросам эксплуатации"*.

2.3 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 оценки фактической местной эмиссии, во всех этих моделях используется методика ИКАО. Впрочем, данные, которые требуются для оценки атмосферной эмиссии (объемы потребляемого топлива, масса воздушных судов и т. д.), являются секретными, конфиденциальными и иногда отсутствуют, но они крайне важны для оценки потребления топлива и эмиссии.

2.4 Для разработки модели расчета эмиссии необходимы данные и навыки по анализу этих данных. Чтобы проанализировать информацию, необходимо, помимо прочих переменных, очень тщательно проанализировать взаимодействие различных газов, выброшенных в атмосферу, абсолютную высоту, на которой произошла эмиссия, технические характеристики воздушного судна, метеорологические и орографические условия.

2.5 Для надлежащего управления сокращением эмиссии нужно своевременно получать информацию и оценивать эффективность эксплуатационных мер, описанных в добавлении М4 Доклада. Тогда у государств появится возможность количественно оценить эмиссию в атмосфере и наметить действия, необходимые для оценки реальной эффективности таких принятых мер.

2.6 Будучи одним из ключевых участников усилий по сокращению эмиссии парниковых газов гражданской авиации, ИКАО поддерживает развивающиеся страны путем проведения семинаров, подготовки кадров и оценки их работы по измерению и верификации эмиссии CO₂ международной авиации. Цель заключается в создании технического и кадрового потенциала для количественной оценки атмосферной эмиссии и разбивки предлагаемых эксплуатационных мер по категориям, что позволит повысить отдачу от этих мер в плане сокращения эмиссии.