



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 17: 环境保护 — 国际航空与气候变化

为实施长期理想目标运行措施建设技能和工具

(由智利提交, 并得到哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔和秘鲁²的支持)

执行摘要

本文件讨论了国际民航组织支持国家建设相关技能和工具的必要性, 以实施《国际航空二氧化碳减排长期理想目标 (LTAG) 可行性报告》中提议的各项运行措施, 并以减少温室气体排放为明确目标, 对航空业务进行分类和量化。

行动: 请大会:

- a) 考虑制定技术要素和相关培训要求 (知识), 以分析所收集的通过运行措施而实现的减排数据;
- b) 鼓励就每一项运行措施进行二氧化碳减排分析, 并为这些措施制定绩效指标;
- c) 敦促国际民航组织开发所需的技术工具和知识, 以优先安排能够带来最大环境效益的措施; 和
- d) 支持发展中国家实施那些经查明将产生最佳环境效益的运行措施。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 — 能力和效率和环境保护
财务影响:	积极
参考文件:	《国际航空二氧化碳减排长期理想目标 (LTAG) 可行性报告》, 国际民航组织航空环境保护委员会 (CAEP), 2022 年 3 月 Doc 10178 号文件: 《国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议的报告 (HLM-LTAG) 》

¹ 西班牙文版本由智利提供。

² 拉丁美洲民用航空委员会的成员国。

1. 引言

1.1 2019年国际民用航空组织（ICAO）第40届大会要求本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³。

1.2 随后，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《国际航空二氧化碳减排长期理想目标（LTAG）可行性报告》，其中说明，根据报告中设立的假设条件，通过运行措施手段可能将二氧化碳排放量减少4%至11%。

1.3 该报告得出的结论经过了充分考虑。

2. 讨论

2.1 基于上述航空和环境保护委员长期理想目标报告的假设条件，三种二氧化碳排放情景如下图所示：

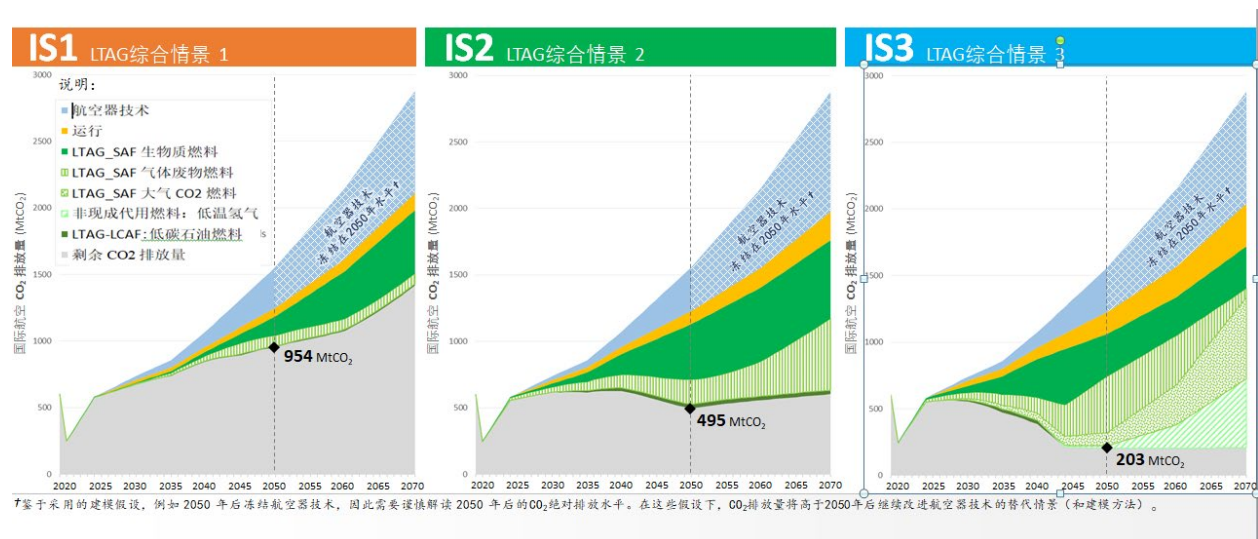


图 1：与长期理想目标综合情景相关的国际航空二氧化碳排放量

2.2 智利认为，将负责执行大气排放验证和管理工作的的人员的能力和绩效，应作为优先事项先行开展建设，以实施报告附录 M4 —《运行分组报告》第 2.5 段所述为优化空域设计的运行措施。

2.3 虽然目前有不同的模型来计算民用航空的大气排放，其主要为没有自己的模型用于衡量当地排放情况的发展中国家所用，但这些模型使用了国际民航组织的方法。但是，用于估算大气排放的数据（燃料燃烧、航空器重量等）是敏感和限制性的，且有时是无法获取的，然而这些数据是获得燃料和排放估算值的必要条件。

³ 国际民航组织大会第 A40-18 号决议，第 9 段，2019 年，<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/LTAG.aspx>。

2.4 要创建排放量计算模型，需要数据和知识来分析信息。要分析信息，必须仔细考虑排放到大气中的各种气体间的相互作用、排放的高度、航空器性能、气象和地形条件等诸多变量。

2.5 为了适当管理减排，需要及时的信息，并衡量报告附录 M4 中规定的运行改进的有效性。这使各国能够量化大气排放，并决定应开展的行动以预估所采取措施的实际效益。

2.6 作为减少民航温室气体排放的重要主体，国际民航组织通过讲习班、培训课程以及对发展中国家的国际航空二氧化碳排放衡量和验证工作开展评估，而为其提供协助。其目的是建设技术和人员能力，以利于量化大气排放，并对建议的运行措施进行相应的分类，从而提高那些措施的减排效益。

— 完 —