



## 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5：审查国际民航组织2050年可持续航空燃料愿景，包括低碳燃料和其他更清洁航空能源，以界定一个全球框架

### 非洲民航委员会及其成员国对国际民航组织2050年可持续航空燃料/ 低碳航空燃料愿景和全球框架的观点

(由非洲民航委员会 (AFCAC) 代表其54<sup>2</sup>个成员国提交)

#### 摘要

本工作文件介绍了非洲民航委员会成员国对更新“国际民航组织2050年可持续航空燃料（包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源）愿景，以界定一个全球框架”和促进CAAF/3成果谈判进程的观点。

会议的行动在第4段。

## 1. 引言

1.1 2017年10月在墨西哥城举行了第二次国际民航组织航空与代用燃料会议 (CAAF/2)，会议通过了各项建议，随后通过了一份宣言，该宣言已获批准，供国际民航组织、成员国和其他利益相关方进一步开展工作。作为《宣言》的一部分，会议核准了《国际民航组织2050年可持续航空燃料愿景》作为一个动态的激励之路，并号召各国、航空业和各利益相关方，在2050年之前将传统航空燃料中的很大一部分用可持续航空燃料替代。国际民航组织理事会在2018年3月的理事会会议上核准了该宣言。

<sup>1</sup> 英文和法文版本由AFCAC提交。

<sup>2</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦

1.2 会议指出，这条道路是基于逐步增加使用可持续航空燃料的假设，应通过盘点过程进行定期审查，以持续评估可持续航空燃料开发和部署的进展情况，包括考虑政策和行动的必要性。为此目的，在召开CAAF/3会议之前，定期举办了讲习班和研讨会，以更新《国际民航组织2050年愿景》，同时认识到航空燃料的可持续性对于减少国际航空二氧化碳排放的努力至关重要。

1.3 实现国际民航组织大会第A41-21号决议中通过的国际民航组织全球长期理想目标（**LTAG**）需要充足的财政资源，以便有效应对全球气候变化的挑战。国际民航组织的合作伙伴越来越多地承诺支持国际民航组织的能力建设和援助工作，这表明这些活动对实现国际民航组织的全球理想目标是何等重要。为此，国际民航组织及其成员国将与航空业和其他利益相关方合作，共同寻求机会来实施必要的政策、技术和融资措施，并随着时间的推移增加可持续航空燃料在燃料供应中所占的比例，以实现2050年国际民航组织愿景，但不对单个国家规定任何具体义务或承诺。

## 2. 讨论

2.1 非洲民航委员会成员国承诺尽一切努力就CAAF/3的成果达成共识。在CAAF/3的讨论过程中，非洲民航委员会成员国就更新“国际民航组织2050年可持续航空燃料（包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源）愿景，以界定一个全球框架”提出了自己的观点，涉及四个组成部分：政策和规划、监管框架、实施支助和融资。非洲民航委员会的观点基于但不局限于以下主要原则：

- 在开发、生产和部署可持续航空燃料/低碳航空燃料和其他更清洁航空能源方面，不应让任何地区掉队。全球框架必须促进所有地区，特别是发展中国家加快开发、生产和部署可持续航空燃料/低碳航空燃料和其他更清洁航空能源。
- **成本和可负担性**是实施愿景支持政策的核心问题。应注意到当今可持续航空燃料/低碳航空燃料的价格差异高于传统喷气燃料，全球框架必须处理可持续航空燃料/低碳航空燃料的可获得性、可靠性和可负担性问题及其对机票价格的成本影响。国际民航组织2050年愿景应该是实际可行的，并且不会对航空运输的增长，特别是发展中国家航空运输的增长产生负面影响。
- 任何可能的目标或任何数量的用以取代传统燃料的可持续航空燃料/低碳航空燃料和其他更清洁航空能源，都应是一个全球目标，而不应归属于或承诺为单个国家的目标；
- 全球框架必须考虑到各国（特别是发展中国家）的特殊情况和各自能力、航空市场的成熟水平、国际航空业的可持续增长，并虑及在开发和部署低排放技术和燃料及其他减排措施之前，由于国际空中交通的预期增长，排放量可能会增加；
- 所有预期成果，特别是**能力建设、技术转让和财政资源可用性**，都与任何全球框架相关联，并列入CAAF/3的宣言；
- 全球框架应在以下方面获得强大且有针对性的支持：机制强化和能力建设、技术转让，以及向所有国家特别是发展中国家提供新的和额外的供资，这符合“不让任何国家掉队”的原则。尤其是在融资方面，全球框架应确保为开发、生产和部署可持续航空燃料/低碳航空燃料提供简单明了和易于获取的融资或资金（包括公共和私人资金）。

- 考虑到成果文件草案中提到的虚拟市场概念仍在由CAEP进行技术评估，CAEP应在技术层面上对这些概念的可行性进行充分的进一步分析，以明确界定这些系统的运作方式、其对国际航空的影响以及加速开发、生产和部署可持续航空燃料/低碳航空燃料的计划。

### 3. 结论

3.1 大会第A41-21号决议认识到，包括融资在内的与雄心水平相称的实施手段，将促进实现长期理想目标。

3.2 在确定全球框架时，必须考虑制定可行的干预措施，以免对航空运输的增长，特别是发展中国家航空运输的增长产生负面影响。

3.3 需要大量投资，以支持发展中国家，特别是未生产可持续航空燃料/低碳航空燃料的非洲国家加快开发、生产和部署可持续航空燃料/低碳航空燃料。为了吸引相关资金流，降低在非洲开发、生产和部署可持续航空燃料/低碳航空燃料的风险，成员国应讨论、商定并承诺作出新的可跟踪的量化供资和具体行动，以促进发展银行等公共金融机构提供负担得起的金融服务。

3.4 并非所有国家都具有用于航空生产的可持续航空燃料/低碳航空燃料和其他更清洁能源技术，其中一些技术仍不成熟，尚未准备好进行部署。因此，需要以经济可行、成本效益高、社会和环境可接受的方式，并根据特殊国情和各自能力原则“SCRC”，开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源。

3.5 必须在《全球框架》中强调指出，国际民航组织采取的行动是更大范围内抗击气候变化多边努力的一部分，这些行动是一致的，特别是在实施手段和融资方面。

### 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) 注意到本工作文件提供的信息；
- b) 讨论和审议本工作文件提出的观点；和
- c) 同意在CAAF/3成果文件中充分反映非洲民航委员会成员国关于更新“国际民航组织2050年可持续航空燃料（包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源）愿景”的观点，以界定一个全球框架。