



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2： 促进航空更清洁能源开发和部署的支持性政策

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

沙特阿拉伯对潜在的国际民航组织航空燃料 (低碳航空燃料、可持续航空燃料和其他更清洁能源) 全球框架的看法

(由沙特阿拉伯提交)

摘要

在本工作文件中，沙特阿拉伯讨论了对于就潜在的全球框架达成一致至关重要的需要考虑和反映的某些原则和要素，该框架可促进发展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，这些原则和要素包括但不限于长期理想目标与2050年国际民航组织可持续航空燃料（包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源）愿景之间的关系，以及核算方法。

讨论要点在第2段。会议的行动在第3段。

1. 引言

1.1 第二次航空与代用燃料会议于2017年10月11日至13日在墨西哥城举行。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（CAF）中的很大一部分用可持续航空燃料（SAF）所替代，以使得国际民用航空大幅度减少碳排放量，同时，如果有必要，也寻求可促使减排的一揽子缓解措施中的任何机会（《CAAF/2宣言》第1段）。

1.2 国际民航组织大会第41届会议决定，“鼓励国际民航组织及其成员国携手合作，力求实现到2050年净零碳排放的国际航空集体全球长期理想目标（LTAG），以支持《巴黎协定》的温度目标，同时认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正过渡和航空运输发展的国家优先事项）将决定每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做出贡献的能力”（A41-21，第7段）。

1.3 上述大会决议还要求理事会“继续评估在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来源方面取得的进展，以此作为国际民航组织盘点流程的一部分，并于2023年召开第三次航空与代用燃料会议，以审查2050年国际民航组织可持续航空燃料愿景，其中包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源，以按照‘不让任何国家掉队’（NCLB）举措并虑及各国国情和能力，确定一个全球框架”（第28(f)段）。

1.4 沙特阿拉伯赞扬理事会所做的工作和CAEP的技术投入，提出了关于可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁能源的潜在全球框架草案。然而，以下原则、要素和讨论要点（见下文第2节）应在全球框架中得到采纳和反映，以达成公平的协议，同时不破坏长期理想目标的微妙平衡。

2. 讨论

2.1 雄心和信号

2.1.1 国际民航组织、其缔约国和航空业一直在主动积极地处理二氧化碳减排问题。作为这些努力的一部分，它们多年来向全球社会传达了其强烈意愿。2010年，制定了到2050年实现每年2%的燃油效率目标，以及从2020年起实现碳中和增长的承诺（CNG 2020）。到2016年，推出了国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），作为通过信用额度抵消和减少碳排放的计划，并规定了CORSIA合格燃料（CEF）。以净零碳排放为目标的2022年长期理想目标（LTAG）协议是一个重要的里程碑，为航空运输的未来指明了方向。

2.1.2 长期理想目标考虑了包括技术和创新、运行和航空燃料在内的一系列部门内措施的可实现性和准备程度。也在最大程度上考虑了自下而上的做法和技术不可知论，政治意愿是长期理想目标协议的最重要因素。考虑到各国根据各自国情和能力达成长期理想目标的时间框架，达成了微妙的平衡协议。长期理想目标协议的基石是实施支助，包括为发展中国家和有需要的国家提供资金。

2.1.3 沙特阿拉伯认为，长期理想目标是航空业贯穿一切的理想目标，涵盖包括航空燃料措施在内的行业内措施。最近通过的长期理想目标是向整个行业、利益攸关方和金融机构发出的一个决定性信号。毋庸置疑，制定额外的目标和/或指标会造成困惑并带来过重的负担。必须指出的是，引入此类额外目标可能会危及精心制定的长期理想目标协议，并直接违背其核心原则。

2.1.4 值得一提的是，已向长期理想目标高级别会议和国际民航组织大会第41届会议提交了中间航点和/或里程碑提案。未就这一概念达成共识。规定不得利用CAAF/3重新引入在长期理想目标谈判期间未达成一致的要素。由于生产成本和原料仍然是一个重大挑战，任何特定的数量或目标在现阶段都是不切实际的。应注意到目前可持续航空燃料的产量非常低，仅占全球需求量的0.1%。

2.1.5 沙特阿拉伯认为，2050年国际民航组织可持续航空燃料愿景（包括低碳航空燃料和其他更清洁能源）是长期理想目标的一个子集，而潜在的全球框架及其4个支柱（政策和规划、监管框架、实施支助和融资）应根据长期理想目标商定的原则和要素，用于开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁能源。

2.2 中立性、不可知论、国际商定的可持续性评价指标和可持续性认证计划

2.2.1 潜在的全球框架应对所有能源来源、燃料路径、原料和技术具有包容性、政策中立性和技术不可知性。在此框架下，将采用贯穿整个供应链的生命周期分析方法来确定任何潜在燃料的碳强度。

2.2.2 应该注意到，任何表现出偏袒或歧视的政策、规章或做法都有可能将研发、技术进步、创新和投资引向特定领域，同时阻碍或限制其他领域的发展。

2.2.3 国际民航组织成员国经过多年的艰苦努力，就CORISIA合格燃料（CEF）的可持续性评价指标达成一致。这些评价指标将作为本潜在框架下的航空燃料评价指标予以使用。

2.2.4 全世界可持续性认证计划数量有限是显而易见的，尤其是在南半球。在此框架下开发和部署航空燃料时，推广平衡的计划是至关重要的。

2.3 核算方法和记入和申报

2.3.1 国际民航组织及其成员国已在CORISIA下建立了健全的核算和报告方法。此外，大会第41届会议要求理事会定期监测一揽子措施所有要素的实施进展情况，包括实现长期理想目标方面所需的燃料。

2.3.2 沙特阿拉伯认为，有关燃料核算方法的工作应建立在国际民航组织现有方法的基础上，即CORISIA（监测、报告和核查）和国家行动计划（SAPs）。

2.3.3 沙特阿拉伯在不同的活动和论坛（如理事会与金融机构和能源公司的非正式磋商、国际民航组织盘点活动、CAAF会前会议和航空运输行动小组（ATAG）的活动）上注意到，有迹象表明对‘记入和申报’系统普遍存在误解和模糊不清的看法。

2.3.4 沙特阿拉伯认为‘记入和申报’制度是一种市场机制，这种制度应符合《巴黎协定》第6条，特别是“合作做法”及其“国际转让的减缓成果”。

2.3.5 截至今日，CAAF/3除了探索‘记入和申报’系统之外，将无法就这些系统做出任何决定，研究其潜在效益和影响，以及国际民航组织在这方面的潜在作用（如果有的话）。

2.4 实施支助

2.4.1 包括能力建设、技术转让和财政支持在内的实施支助是长期理想目标协议的关键要素，若要实现长期理想目标，就应根据A41-21号决议有效实施这些要素。

2.4.2 我们对秘书处的ACT-SAF举措表示赞赏，但需要采取认真措施扩大其范围，以涵盖低碳航空燃料和其他更清洁航空能源。

2.5 成本上谨慎的做法与技术进步

2.5.1 实施潜在的全球框架时，应采取成本上谨慎的做法，包括虑及对航空运输可持续增长的影响、成本影响（包括机票价格和可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁能源的价格）等。值得

强调的是，长期理想目标报告显示，航空公司与燃料相关的增量成本按照较低理想目标为11000亿美元，按照中等理想目标为27000亿美元，按照较高理想目标为40000亿美元。

2.5.2 此外，一些被认为对温室气体减排影响最大的技术，如基于大气二氧化碳的燃料或低温氢气的使用，仍需予以大力开发，并对其技术相关性和经济有益的部署进行验证。

2.6 发展中国家的作用与垄断

2.6.1 由于国际民航组织成员国在航空燃料方面的成熟水平和起点各不相同，沙特阿拉伯强调有必要建立一个潜在的全球框架，使发展中国家能够成为这一新兴市场的一部分，而不仅仅是燃料原料的供应国。最重要的是这一框架应避免任何可能导致某些参与者垄断这一新兴市场的意外后果。

3. 第三次航空代用燃料会议的行动

3.1 请第三次航空代用燃料会议：

- a) 注意到本文件的内容；和
- b) 同意在设想的全球航空燃料框架中反映本工作文件第 2 段讨论的原则和要素。

— 完 —