



国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性  
高级别会议 (HLM-LTAG)

2022年7月19日至22日，蒙特利尔

- 议程项目 1：国际航空长期全球理想目标的二氧化碳减排情景和选项  
议程项目 2：国际航空长期全球理想目标的实施手段  
议程项目 4：会议的结论和建议

关于建立对发展中国家有力援助机制的意见  
(构建组块 5)

(由中华人民共和国、巴西和俄罗斯联邦提交)

摘要

2010年以来，历届大会均要求理事会建立对发展中国家的援助机制。本文件介绍了建立该机制重要意义，并提出中国、巴西和俄罗斯联邦关于如何建立该机制的看法。

会议的行动在第4段。

## 1. 引言

1.1 《联合国气候变化框架公约》指出发展中国家缔约方能在多大程度上有效履行其在该公约下的承诺，将取决于发达国家缔约方对其在本公约下所承担的有关资金和技术转让的承诺的有效履行。

1.2 《巴黎协定》规定发达国家缔约方应继续履行在《公约》下的现有义务，为协助发展中国家缔约方减缓和适应两方面提供资金。

1.3 “格拉斯哥气候协议”认识到加强对发展中国家缔约方的支持将使其能够在行动中有更大的抱负。

1.4 IPCC 的报告指出，加快发达国家和其他来源对发展中国家的资金支持，是加强减排行动和解决发展中国家在获得资金方面的不平等现象的关键措施。

<sup>1</sup> 中文和英文版本由中华人民共和国、巴西和俄罗斯联邦提供。

1.5 2010 年以来的历届大会决议均明确要求理事会着手采取具体措施援助发展中国家，并便利其获得资金、技术转让和能力建设。令人遗憾的是，理事会并未就此开展实质性讨论，该机制至今未能建立。

## 2. 建立援助机制的重大意义

2.1 发达国家国际航空运输业历史累计温室气体排放和人均温室气体排放巨大，对全球气候变化造成影响。自 1990 年以来，仅美英德法四个国家的国际航空运输碳排放量，每年都超过 18 个发展中国家及经济转型国家国际航空运输碳排放量的总和(附件)。基于共同但有区别责任原则，发达国家应作为一个集体实现 2020 年前国际航空碳中和，并向发展中国家民航提供绿色发展所需的资金、技术和能力建设援助，是发达国家必须承担的国际义务，也是国际航空应对气候变化能否取得成功的关键。

2.2 发展中国家缺乏提升国际航空减排所必须的技术、资金、人才等关键要素，ICAO 在未建立有力度的援助机制条件下，一味提升减缓力度无异于剥夺发展中国家发展国际航空的权利，明显违背《国际民用航空公约》宗旨和目标。

2.3 能否大幅提升全球国际航空减排力度，取决于发达国家对发展中国家提供资金、技术、能力建设援助的力度。

## 3. 关于建立援助机制的建议

3.1 ICAO 环境保护工作应将建立对发展中国家援助机制作为未来三年重点并优先处理议题。理事会应不晚于 2023 年以前提出援助机制建设方案并不晚于 2024 年底前实施。

3.2 援助机制应包括但不限于通过 ICAO 建立国际航空可持续发展基金，发达国家应每年向该基金注入不少于 20 亿美元的财政资金；建立发达国家通过 ICAO 向发展中国家转让航空深度脱碳技术的平台。

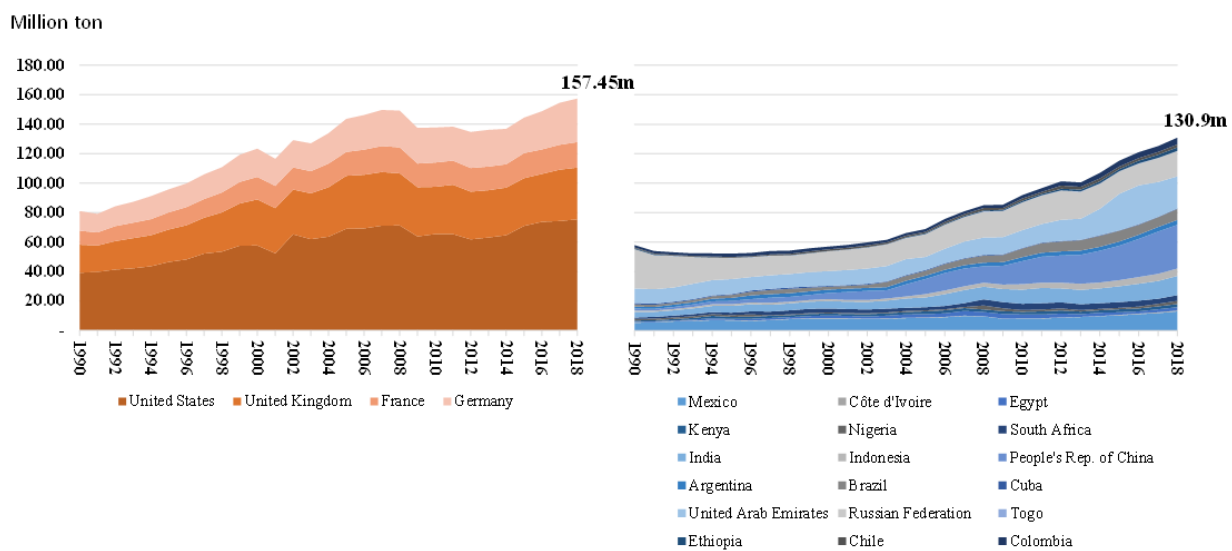
3.3 ICAO 应对发展中国家获取航空减排资金、技术和能力建设援助情况进行监测和盘点，并根据对发展中国家援助力度及时调整全球航空中长期减排力度。

## 4. HLM-LTAG 行动项

### 4.1 请 HLM-LTAG:

- a) 认识到强有力的援助机制以确保发展中国家获得发达国家充足的资金、技术和能力建设援助，是实现有雄心的全球国际航空脱碳的必要条件；
- b) 提请大会要求理事会按照上述第 3 部分的建议立即开展援助机制建设工作；和
- c) 在本次高级别会成果中体现 4.1 a) 和 b)。

APPENDIX



Data source: IEA (2020) CO<sub>2</sub> emission from international aviation bunkers