



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 3：监测进展的手段以及接下来的步骤

议程项目 4：会议的结论和建议

国际航空需要一个雄心勃勃的长期理想目标（LTAG）

（由新西兰提交并由萨摩亚、库克群岛、日本、肯尼亚、基里巴斯、
巴布亚新几内亚和加拿大联署）

摘要

新西兰追求雄心勃勃的国际航空长期理想目标（LTAG），该目标认识到对于发展中国家、太平洋岛屿国家和其他低地国家而言，时不我待。公平的过渡原则应成为 LTAG 和任何后续措施的基石，以确保支持那些否则将落在后面而无法跟上未来过渡步伐的国家。

高级别会议的行动在第 5 段。

1. 引言

1.1 新西兰欢迎并支持国际民用航空组织（ICAO）和航空环境保护委员会（CAEP）所完成的工作，以提供一份技术报告，阐明包括不同情景在内的国际民用航空部门长期理想目标（LTAG）的可行性。

1.2 本文件旨在突出强调国际民航组织就雄心勃勃的 LTAG 达成一致的重要性，并强调指出我们要求立即采取行动的原因。

1.3 LTAG 应认识到并充分回应关于应对气候变化紧急情况所需的紧迫性，并应考虑公平过渡，以支持所需的努力，使航空部门到 2050 年实现净零。

2. 现在是采取行动的时候了

2.1 国际民航部门有机会负责任地发挥其作用，减少全球二氧化碳排放。

2.2 政府间气候变化专门委员会（IPCC）已经证明，人类活动引起的气候变化是真实存在的。自 19 世纪末以来，地球的平均表面温度上升了约 2 华氏度（1 摄氏度），这一变化的主要原因是大气中二氧化碳排放量的增加以及其他人类活动。大多数变暖情况发生在过去的 40 年里，最近七年是最热的年份。2016 年和 2020 年并列成为有记录以来最热的一年。¹

2.3 对气候变化作为一种生存威胁的科学理解是必然的。我们在海洋变暖和酸化、生物多样性和物种损失以及更频繁和更严重的天气事件中看到了这一点。现在，我们努力的重点必须是航空部门如何能够快速采取有意义的措施来减少其二氧化碳排放，以便在 2050 年实现净零排放。

2.4 2015 年《巴黎协定》寻求针对气候变化的威胁采取全球回应，包括将全球平均气温升幅控制在工业化前水平以上低于 2°C 之内，并努力将气温升幅限制在工业化前水平以上 1.5°C 之内，同时认识到这将大大减少气候变化的风险和影响。

2.5 2021 年第 26 届缔约方会议通过的《格拉斯哥气候公约》重申了这一点，并认识到与气温上升 2°C 相比，气温上升 1.5°C 时气候变化的影响将大大降低，并决心努力将气温升幅限制在 1.5°C。

2.6 在一个竞争激烈的世界里，航空部门不能在采取气候行动方面踟躇不前，因为消费者有可能做出更符合环境结果的选择。2018 年，瑞士银行 UBS 对美国、德国、法国和英国的 6000 多人进行了调查，发现 21% 的人在过去一年中减少了乘坐的航班数量。诸如“飞行羞辱”之类的环保运动已经开始。² 如果航空部门不推行雄心勃勃的环境行动，此类运动的势头将会增强，并将对航空部门产生重大经济影响。

2.7 新西兰认为，应进一步强调应对气候变化的紧迫性。2018 年太平洋岛屿论坛签署的《博伊宣言》³重申，气候变化仍然是对太平洋人民的生计、安全和福祉的最大威胁。各国必须迅速商定一个雄心勃勃的 LTAG，以便能够毫不拖延地推动讨论支持实现 LTAG 的后续措施。

3. 对太平洋岛屿国家而言时不我待

3.1 政府间气候变化专门委员会第 1 工作组的报告明确指出，如果不作出可信的努力来迅速减少温室气体排放，气候变化对太平洋岛屿国家的影响将是巨大的，在某些情况下甚至是灾难性的。⁴ 气温升高、恶劣天气事件、海岸侵蚀、对农作物和清洁水供应的破坏以及海平面上升，已经对太平洋岛屿国家产生了严重的不利影响。这种情况正在影响这些国家的宜居性和潜在生存能力，其中许多国家仅高于海平面数米而已。⁵

¹ <https://climate.nasa.gov/evidence/>

² <https://www.bbc.com/news/business-49890057>

³ <https://www.forumsec.org/2018/09/05/boe-declaration-on-regional-security/>

⁴ https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf

⁵ <https://web.who.edu/coastal-group/research/projects/pacific-climate-change/>

3.2 例如，有增无减的海平面上升是一个真实而重大的风险。政府间气候变化专门委员会报告指出，如果气候变化的影响以目前的速度继续下去，一些太平洋岛屿将消失，有些岛屿可能不再适合居住。⁶自 2014 年以来，斐济海岸线上共有 150 个村庄经政府查明需搬迁到高处。⁷如果气候变化的缓解努力以目前的速度继续进行，这些受影响的村庄和全部太平洋岛屿的公民将流离失所。这不仅仅意味着失去住房；还意味着失去国家、文化和家园；他们独特的身份、与土地的联系和生活方式将遭到摧毁。

4. 实现长期理想目标应包括公平过渡

4.1 新西兰认为，为实现 LTAG 而做出的决定也应考虑到 2050 年之前公平地过渡到净零排放的必要性。

4.2 国际民航组织采取的行动将对太平洋岛屿国家产生直接影响。如果不采取行动，也会对太平洋岛屿国家产生直接的、甚至更大的影响。

4.3 领导进行公平的过渡，就意味着解决妨碍参与过渡进程的障碍。国际民航组织为实现 LTAG 而采取的措施可能会加剧（而非造成）其中一些障碍。通常情况下，面临落后风险的国家将是那些最易受到气候变化影响的国家，那些在适应负担和债务方面最为苦苦挣扎的国家。国际民航组织将需要找到提供支持的方法；这些方法不应依赖于例外和豁免措施，因其会削弱所采取的措施的减排有效性。

4.4 在我们努力商定 LTAG 之时，国际民航组织“不让任何国家掉队”举措将是至关重要的。

4.5 HLM-LTAG-WP/7 号文件中概述的行动十分重要。这包括援助、能力建设和培训。至关重要的是拥有更多资源和主题专业知识的国家进行知识共享。同样重要的是，融资方案不能使较小的太平洋岛屿国家为达到商定的 LTAG 而承担高额债务。

4.6 向零碳排放航空过渡的标志将是新的航空器和燃料技术、新的基础设施和改进的运行做法。这些措施将需要对研发进行投资，而一些国家如果得不到支持将无法进行这些投资。

4.7 如果国际民航组织做出要求部署不同技术和做法的决定，它还必须进行干预，以确保各国不会掉队。关注各国的国情至关重要。这种支持对太平洋岛屿国家而言十分重要，以确保它们有能力和资源向航空部门的净零碳排放过渡。国际民航组织应努力确保所有国家的公平过渡。

5. 高级别会议的行动

5.1 请高级别会议：

- a) 注意到本工作文件的内容；
- b) 注意到关于气候行动的决定不能拖延，因为这样做将对小岛屿国家产生重大和灾难性的影响；和

⁶ <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁷ <https://www.stuff.co.nz/pou-tiaki/300596791/climate-crisis-villagers-forced-to-abandon-their-homes-as-sea-levels-rise>

- c) 注意到各国应努力实现雄心勃勃的 LTAG，并应考虑公平过渡将能如何支持更脆弱的国家，例如太平洋地区的国家。

— 完 —