



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

通过国际民航组织商定国际航空二氧化碳减排的长期理想目标

(由美国提交)

执行摘要

通过一个到 2050 年实现国际航空净零碳排放的长期理想目标，以支持《巴黎协定》的温度目标，对于重申国际民航组织在应对国际航空气候影响方面的领导作用至关重要。美国支持这一目标并承诺与其他成员国合作采取行动以有助于实现这一目标，并认识到这一目标将向所有成员国的运营人、制造商和可持续航空燃料生产商发出对于低碳和零碳航空产品具有持续需求和经济机会的明确信号。

行动：请大会：

- a) 注意发布了经更新的美国航空气候行动计划和美国国内到 2050 年实现美国航空部门温室气体净零排放的目标；
- b) 通过一项决议，列明到 2050 年实现国际航空净零碳排放的集体长期理想目标，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（如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正的过渡以及国家航空运输发展的优先事项）将构成每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做贡献的能力的信息基础；
- c) 鼓励成员国通过信息共享、联合研究和交流最佳实践，加强合作以实现国际航空脱碳；和
- d) 要求理事会考虑制定一项金融举措，以支持各国为实现长期理想目标做贡献。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 环境保护。
财务影响：	无
参考文件：	无

1. 引言

1.1 全球航空界正处于关键时刻。该行业正在从 COVID-19 全球大流行造成的前所未有的低迷中复苏。与此同时，科学清楚地表明，世界必须采取果断行动，以避免气候危机的最坏后果。

1.2 在各国和业界纷纷承诺提高雄心的基础上，本届大会为国际航空部门提高其气候雄心提供了关键机会。制定一个国际航空长期气候目标将为必要的私人投资提供关键信号，以催化新技术和可持续航空燃料（SAF）采取行动，同时为避免气候不作为可能带来的巨大成本提供途径。

1.3 应对气候危机要求所有国家和行业采取强有力的、有意义的行动，包括航空在内。虽然各国可以采取个别行动来处理气候危机，但航空本质上是一个国际行业，因此国际民航组织必须通过一个单一的全球性理想目标，使所有成员国和业界都可以为实现该目标共同努力。

1.4 我们认为，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）的结论提供了国际民航组织成员国作出承诺的必要信号。¹ 美国承诺在未来几年中与我们的其他成员国合作，根据高级别会议的成果，努力在 2050 年之前实现净零碳排放的集体长期理想目标。

2. 美国到 2050 年实现美国航空部门温室气体净零排放的目标

2.1 在 2021 年 11 月的联合国气候变化大会上，美国交通部长皮特·布蒂吉格宣布了美国航空气候行动计划（行动计划），该计划设定了一个雄心勃勃但可实现的目标，即到 2050 年实现美国航空部门温室气体（GHG）净零排放。² 该计划基于美国航空业宣布的个体运营人和全行业的承诺，并突出了促进创新并在整个美国航空部门推动变革的具体行动和政策措施。

2.2 该行动计划还基于一些关键举措，例如 2021 年 9 月 9 日宣布的可持续航空燃料大挑战。可持续航空燃料大挑战的目的是到 2030 年将可持续航空燃料产量扩大到每年至少 30 亿加仑。它包括在美国能源部（DOE）、美国交通部（DOT）和美国农业部（USDA）之间的伙伴关系，以加快研究、开发、示范和部署创新解决方案和技术及政策框架，以支持在整个政府范围内对于扩大可持续航空燃料生产规模的雄心勃勃的承诺。我们相信，这些共同努力将有助于降低成本、增强可持续性并扩大可持续航空燃料的生产，这种燃料与传统燃料相比，其生命周期温室气体排放量至少减少 50%。大挑战的最终目标是供应足够的可持续航空燃料，到 2050 年可满足 100% 的美国航空燃料需求。

2.3 虽然该行动计划侧重于我们的国内努力，但我们相信该计划中确定的许多行动可以被其他国家采纳，我们也相信许多成员国正在采取在其他地方可以应用的行动。我们希望在未来几年，我们可与其他成员国密切合作，共享信息、最佳做法和经验教训，以努力实现我们的集体全球目标。

¹ https://www.icao.int/Meetings/HLM-LTAG/Documents/ICAO_Doc_10178-HLM_LTAG_Report.pdf。

² <https://www.faa.gov/sustainability/aviation-climate-action-plan>。

3. 商定一个航空气候变化缓解的长期理想目标

3.1 国际民航组织大会第 40 届会议要求理事会探讨国际航空长期理想目标的可行性，供本届国际民航组织大会第 41 届会议审议。为支持这一要求，国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）编写了一份长期理想目标最终报告。这份报告构成今年早些时候长期理想目标高级别会议讨论的基础。如前所述，高级别会议的结论表明，几乎所有成员国都承诺共同开展雄心勃勃的气候行动。

3.2 美国支持在本届大会上通过一个雄心勃勃的国际航空长期理想目标。如前所述，美国在我们最近的气候行动计划中公布了到 2050 年美国航空业温室气体净零排放的国内目标。美国希望高级别会议上的协作精神在大会及之后得到体现。气候变化对国际航空系统的影响（如机场基础设施被淹、运营和经济扰乱）或对特别依赖航空的国家（如小岛发展中国家（SID）、最不发达国家（LDC）和内陆发展中国家（LLDC））可能剧烈的影响明确需要所有成员国重申这一承诺，并支持通过 A41-WP/369 号工作文件中确定的长期理想目标。

3.3 通过一个长期理想目标将向所有成员国的运营人、制造商和可持续航空燃料生产商发出明确的信号，即对低碳和零碳航空产品将有长期和持续的需求和经济机会。我们还坚信，每个国家都应能够以有意义的方式参与实现该长期理想目标，以及与实现该目标相对应的经济效益。例如，预计可持续航空燃料将是一个价值数万亿产业的产业，一系列原料遍及世界各地，能够满足全球对可持续航空燃料的需求。

3.4 许多成员国提出关切，即投资和资金对于支持国家和相关利益攸关方为国际民航组织的长期理想目标做出贡献或从中受益至关重要。美国认可这些关切，且我们认为国际民航组织应在为实现该成果的国际体系中发挥其作用。总体来讲，我们预想国际民航组织在处理这一问题上发挥两个关键作用。首先，国际民航组织可以定期将来自气候、金融、政策和航空专业各不同领域的全球领导人和专家聚集在一起，以期发现投资机会，并通过有助于吸引投资航空脱碳的政策来建立有利的环境。其次，国际民航组织可以加强其作为向所有国家技术援助和能力建设提供者的作用，特别注重小岛发展中国家（SIDS）、内陆发展中国家（LLDC）和最不发达国家（LDC）。

3.5 如果本届大会通过一个长期理想目标，则至关重要是国际民航组织理事会考虑采取措施帮助各国有意义地参与实现长期理想目标。这可以根据国际民航组织的既往做法通过国家级信件或调查来完成。此外，理事会可要求国际民航组织秘书处与多边开发银行和其他可用的公共和私人资金来源合作，以确定并与各国（特别是对于那些已明确确定其需求的国家）分享有关各不同机会的信息。

4. 结论

4.1 在过去超过 75 年以来，国际民航组织一直制定全球航空标准。现在，世界正在就气候采取行动。各国和各行业正在做出有意义的承诺并采取措施应对气候危机。为保持其信誉，国际民航组织必须行动。未能为国际航空制定有意义的长期气候目标将削弱对该机构的信任，并动摇国际航空立足的基石。

4.2 美国承诺雄心勃勃的国际航空气候议程。国际航空是世界互联互通的关键，随着我们从全球大流行病中复苏，我们必须以可持续的方式复苏并与世界气候目标保持一致。

4.3 请大会：

- a) 注意发布了经更新的美国航空气候行动计划和美国国内到 2050 年实现美国航空业温室气体净零排放的目标；
- b) 通过一项决议，列明到 2050 年实现国际航空净零碳排放的集体长期理想目标，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（如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正的过渡以及国家航空运输发展的优先事项）将构成每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做贡献的能力的信息基础；
- c) 鼓励成员国通过信息共享、联合研究和交流最佳实践，加强合作以实现国际航空脱碳；
和
- d) 要求理事会考虑制定一项金融举措，以支持各国为实现长期理想目标做贡献。

— 完 —