



国际民用航空组织

工作文件

A41-WP/438<sup>1</sup>  
EX/204  
31/08/22

## 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

#### 非洲民航委成员国关于国际民航组织长期理想目标 (LTAG) 的意见

(由非洲民用航空委员会(非洲民航委) 54<sup>2</sup> 个成员国提交)

#### 执行摘要

非洲民航委代表其54个成员国强调，国际民航组织必须继续引领国际民用航空的增长，包括航空运输的可持续发展，并以建设性方式与其成员国、国际组织和其他利益方合作，为航空部门整体实现任何商定的长期理想目标 (LTAG) 服务。

然而，由于 COVID-19 的大流行，最终目标应基于对所有领域的平衡做法，以确保全面恢复，满足发展中国家能力建设及其特别和迫切的需要。非洲民航委回顾了第 40 届大会做出的决议，其中要求理事会通过细致研究，评估任何拟议目标的可达性和影响，包括对增长的影响，以及对所有国家，特别是发展中国家的成本影响，继续探索为国际民用航空制定全球长期理想目标 (LTAG) 的可行性，并向国际民航组织大会第 41 届会议报告工作进展。

本工作文件介绍非洲民航委成员国对国际民航组织长期理想目标的意见。

行动：请大会：

- a) 鼓励国际民航组织、各成员国和伙伴方探索财政支援和技术转让的可得性，以支持发展中国家，特别是非洲国家实现任何商定的长期理想目标；
- b) 讨论和审议为所有发展中国家，特别是非洲国家建立一个基金机制的要求，以资助其做好准备，实现商定的长期理想目标(LTAG)；

<sup>1</sup> 英文和法文文本由非洲民航委提供。

<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、佛得角、喀麦隆、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、斯威士兰、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、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。

<p>c) 同意关于任何商定的长期理想目标的实施，均不得抑制发展中国家的增长，特别是非洲航空部门的生长的要求；</p> <p>d) 请理事会在长期理想目标高级别会议的结论和建议基础上，将本工作文件第2.12、2.13和2.14段中的意见纳入考量；</p> <p>e) 请理事会提出解决区域和国家之间数据和信息流通问题的办法，以令其得以参与长期理想目标等项目的每个步骤；和</p> <p>f) 鼓励各国在自愿基础上有效参与长期理想目标。</p>	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标 – 环境保护
财务影响：	
参考文件：	<p>Doc 10140号文件：《大会有效决议》(截至2019年10月4日)</p> <p>Doc 10178号文件：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)的报告</p> <p>国际民用航空二氧化碳减排长期理想目标(LTAG)可行性报告(LTAG 报告)</p>

## 1. 引言

1.1 发展中国家，特别是非洲国家，最容易受到气候变化的影响，尽管非洲对造成气候变化的责任最小。非洲国家依靠民用航空实现联通性和可持续发展；但由于国情的原因，它们并不具备迅速采取行动向任何商定的长期理想目标过渡的能力。为此，非洲民航委成员国承认按照特殊情况和各自能力，在航空部门采取气候行动的重要性。

1.2 国际民航组织大会第 40 届会议期间，国际民航组织成员国要求理事会通过细致研究，评估任何拟议目标的可达性和影响，包括对增长的影响，以及对所有国家，特别是发展中国家的成本影响，继续探索为国际民用航空制定全球长期理想目标（LTAG）的可行性，并向国际民航组织大会第 41 届会议报告工作进展。

1.3 国际民用航空组织(ICA0)于 2022 年 7 月 19 日至 22 日在蒙特利尔其总部召开了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），各国部长及其他高级官员以混合方式参加会议，产生了国际民航组织 Doc 10178 号文件中所载的各项结论和建议。这些结论和建议为进一步探讨长期理想目标的可行性开了一个好头。

## 2. 讨论

2.1 非洲民航委成员国欢迎形成长期理想目标报告的进展。非洲民航委成员国在提交给长期理想目标高级别会议的（第 13、14 和 15 号）工作文件中，阐述了自己的意见，以支持建立实现商定长期理想目标的实施手段的有效通道，并监测其进展。

2.2 发展中国家，特别是非洲国家、内陆发展中国家(LLDCs)和小岛屿发展中国家(SIDS)，主要通过航空运输与国际联通。因此，这些国家高度依赖航空运输，同时努力应对气候变化的挑战，以实现可持续发展和减贫。

2.3 非洲民航委成员国再次强调，执行任何商定的长期理想目标均应顾及不同成员国的能力和技能。仍有大的必要更详细做出分析，以协助发展中国家树立根本的支柱，如能力和资金就绪情况，技术转让，筹集资源等。长期理想目标和任何商定的长期理想目标的实施，均应考虑到发展中国家的情况。

2.4 航空环保委长期理想目标报告中提出的结果，显示了兼顾“就绪情况、可达性和力度”的三（3）种综合情景。因此，必须采取重大行动改进航空器技术、运行程序和能力，并使用可持续航空燃料（SAF）。在这方面注意到可持续航空燃料技术和制造在非洲市场的低渗透率。

2.5 长期理想目标报告承认，为了实现这些情景，可能需要进行能力建设和援助。报告指出，这可以包括各国为达成目标可实施的解决方案研讨会，包括了解可能的成本，以及在监测和计量国际航空二氧化碳排放方面的援助；可将其作为长期理想目标的援助、能力建设和培训（ACT-LTAG）总体培训方案的一部分，就像成功的国际航空碳抵消和减排计划的援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案一样。在提供实施手段方面应该有一个平衡。其中必须包括能力建设、技术转让和资金筹措。

2.6 因此，本着国际民航组织“不让任何国家掉队”倡议的精神，欢迎为各国，特别是非洲国家建立和扩大长期理想目标方面的能力建设，因为这不仅仅是一个“口号”，更是实现长期理想目标的重要标志。

2.7 国际民航组织对 COVID-19 疫情后的预测情景中，按低复苏情景预测，非洲（2018 年-2050 年）将有 4% 的增长。这一指标说明非洲将需要大量的投资，以扩大支持这种增长的能力，并同时按照任何商定的长期理想目标，同样投资于碳减排项目和其他气候行动。

2.8 国际民航组织气候变化筹资报告<sup>3</sup> 表明，国际民用航空目前没有与气候变化有关的专门财务机制，因此，国际民航组织和行业伙伴需要探索可供发展中国家使用的筹资方案。

2.9 关于长期理想目标实施手段的过程和支助，必须更加透明，加大参与性，并对所有国家，特别是发展中国家开放。此外，应让发展中国家获得必要的信息和数据，使其了解各国将要采取的任何实施程序，包括长期理想目标。

2.10 航空环保委长期理想目标报告进一步评估了与长期理想目标各种情景相关的成本和投资，其中，国家（即政府）对航空器构型和、或能源系统的研发费用，到 2050 年估计为 150 亿至 1800 亿美元；空中航行服务提供者（ANSP）在长期理想目标具体运行措施方面的成本和投资，至 2050 年估计为 110 亿至 200 亿美元；航空器制造商和航空运营人（航空公司）的其他投资中，在长期理想目标各种情景下，机场和运行措施的成本和投资估计为 20 亿至 60 亿美元。

2.11 长期理想目标应有成本效益，凡因引进新技术、先进运行措施和可持续航空燃料而产生的额外费用，均应顾及发展中国家的能力，确保不让任何国家掉队。在国家一级进行成本估算和分析，对非洲国家挑战很大，需要在国家一级进行技术转让，提供成本估算和支持，使其了解长期理想目标可能产生的影响。分析应考虑社会经济通道和长期理想目标的可能影响。

2.12 不同国家在长期理想目标高级别会议期间表达了不同的见解。虽然非洲民航委成员国欢迎该高级别会议的结论，但仍有必要统一使用术语和定义，如“净零碳排放”或“航空部门去碳化”和“部门外”措施等用语，仍需加以厘清，以利理解。应避免使用理事会批准的航空环保委长期理想目标报告范围以外的任何“未定义的”新说法。国际民航组织的减排行动需要与《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》进一步保持一致。

2.13 此外，考虑到发展中国家的特殊情况和各自实现目标的能力，所定长期理想目标的时间框架应尽可能灵活。

---

<sup>3</sup><https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

2.14 最后，任何国家、地区或国际立法、行政规章、政策、方案、机制或任何其他类似的文书，均应充分尊重商定的长期理想目标的性质，也就是说，任何国家或国家集团均不应以任何长期理想目标为由，订立任何可能危害国际民航组织任何长期理想目标的要求或激励措施，或将其适用于自己主权以外的法辖区。

### 3. 行动

3.1 请大会：

- a) 鼓励国际民航组织、各成员国和合作伙伴探讨财政支援和技术转让的可行性，以支持发展中国家，特别是非洲国家实现任何商定的长期理想目标；
- b) 讨论和审议为所有发展中国家，特别是非洲国家建立一个基金机制的要求，以资助其做好准备，实现商定的长期理想目标(LTAG)；
- c) 同意关于任何商定的长期理想目标的实施，均不得抑制发展中国家的增长，特别是非洲航空部门的生长的要求；
- d) 请理事会在长期理想目标高级别会议的结论和建议基础上，将本工作文件第2.12、2.13和2.14段中的意见纳入考量；
- e) 请理事会提出解决区域和国家之间数据和信息流通问题的办法，以令其得以参与长期理想目标等项目的每个步骤；和
- f) 鼓励各国在自愿基础上有效参与长期理想目标。