



国际民用航空组织

工 作 文 件

CAAF/3-WP/30

17/10/23

第1号修改稿

(Revision No. 1)

27/10/23

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 3： 更清洁能源的援助和能力建设

议程项目 4： 更清洁能源的融资

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

国际航空气候雄心联盟（IACAC）成员对可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空清洁能源全球框架的看法

（由奥地利、加拿大、捷克、丹麦、多米尼加共和国、法国、芬兰、德国、希腊、意大利、日本、肯尼亚、荷兰、挪威、大韩民国、瑞典、瑞士、特立尼达和多巴哥、联合王国、美国和欧盟提交）

摘要

本文主张就开发和部署可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他航空清洁能源达成雄心勃勃的全球量化愿景，这符合国际民航组织 2050 年国际航空业净零碳排放的长期全球理想目标（LTAG）。通过本文件，国际航空气候雄心联盟（IACAC）的成员希望表明并支持航空业致力于可持续增长、保护环境、能力建设，以及对最易受气候变化影响的国家给予支持。

会议的行动在第 3 段。

1. 引言

1.1 国际航空气候雄心联盟（IACAC 或联盟）于 2021 年 11 月 10 日在格拉斯哥举行的 COP26 气候变化峰会上成立。联盟是一个开放团体，欢迎任何支持联盟目标和承诺的国际民航组织成员国或观察员组织¹。联盟成员致力于推进雄心勃勃的行动减少航空二氧化碳排放，减排的速度与将全球平均气温上升限制在 1.5°C 的努力相一致。在国际民航组织第 41 届大会上，联盟成员强烈主张为国际航空二氧化碳排放制定雄心勃勃的全球长期理想目标（LTAG）；确保国际航空碳抵消和减排计划（CORSA）发挥最大效力；促进可持续航空燃料（SAF）的开发和部署；促进开发和部署新型航空器技术以及更加环保的运营。

1.2 联盟成员密切关注并参加了 2023 年 9 月 25 日至 26 日举行的国际民航组织 CAAF/3 成果磋商预备会的公开讨论。联盟成员欢迎国际民航组织气候与环境委员会（CEC）为编写国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空清洁能源全球框架草案所做的工作，载于文件“供 CAAF/3 会前磋商审议的 CAAF/3 可能成果”。尽管在完善其组块方面还有工作要做，但联盟成员注意到各国在磋商讨论中所发表意见的积极基调，广泛支持创建包含量化愿景的全球框架。联盟成员还欢迎国际民航组织秘书处发起的有关 Finvest 倡议的工作，以便利获得实现宏伟成果所需的融资。

1.3 有必要协调航空运输与环境的关系，并维护航空作为一项必要经济活动的重要性，这对国际社会内的商业贸易和关系至关重要。因此，在国际民航组织第三次航空和替代燃料会议（CAAF/3）上，联盟继续倡导雄心勃勃的航空愿景，以推动航空部门的可持续增长能力，从而为保护环境、包括最容易受到全球变暖影响的国家尽我们的一份力。联盟成员强调在全球框架中传达雄心勃勃的量化愿景作为 CAAF/3 成果的重要性。这将被视为采取具体行动实现航空业脱碳的重要推动力，为此，我们致力于国际民航组织的“不让任何国家掉队”倡议，并将继续为能力建设和培训工作做出贡献，并支持获得资金。

2. 国际航空气候雄心联盟成员对 CAAF/3 全球框架的看法

2.1 在全球框架内，联盟成员支持 SAF 和其他航空清洁能源的全球量化愿景，该愿景与国际民航组织到 2050 年国际航空净零碳排放的长期全球理想目标一致。全球框架中的这一要素将向行业、投资者和公众提供急需的确定性，即航空界致力于雄心勃勃的脱碳，并量化对清洁能源的需求。SAF 和航空清洁能源的全球量化愿景应：

2.1.1 是一个单一的全球雄心，与到 2050 年实现净零碳排放的长期全球理想目标一致，它是集体的、理想性的，且不会向个别国家分配具体目标。因此，任何关于航空清洁能源的量化愿景也将是集体的、理想性的，且不会对任何个别国家或地区强加任何义务。它不应被解读为一项任务或是对国家任务的预期，除非各国个别选择这条道路。量化愿景也不是 LTAG 之外的额外承诺。相反，它只是根据 LTAG 可行性研究，阐明 SAF 和航空清洁能源需要为实现 LTAG 做出的贡献。只有在第 42 届大会通过后，全球框架才会被纳入决议；

¹ 国际航空气候雄心联盟声明 <https://www.gov.uk/government/publications/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition>

2.1.2 在国际民航组织关于国际民用航空二氧化碳减排长期全球理想目标可行性报告（LTAG 报告）中提出的各情景范围内，依靠 SAF 和其他航空清洁能源保持雄心，将对实现设想的脱碳目标发挥重要作用。LTAG 报告依赖于 280 多名专家参与的最新技术证据，这些专家代表了广泛的专业知识和平衡的地域代表性。LTAG 报告概述了航空业内潜在二氧化碳减排的三种综合情景，这些情节在就绪度、可实现性和雄心方面各不相同。联盟成员倡导综合情景 3 中雄心勃勃的 2050 年目标，即将有待通过研究中考虑的措施以外的其他措施处理的剩余排放量最小化：

2.1.3 使用一个强有力的度量指标或一组度量指标，为具有最大减排潜力的燃料路径提供更大的激励，从而包括所有有能力为减排目标做出贡献的燃料。在 CAAF/3 预备会讨论中，联盟成员注意到对指标 6（使用清洁能源带来的 CO_{2e} 减排百分比）和指标 7（以 gCO_{2e}/MJ 计的燃料质量平均碳密度）的支持，因为它们允许所有符合国际民航组织可持续性标准的途径以与其排放密度成比例的方式为实现愿景做出贡献：和

2.1.4 为实现 2050 年愿景制定可行的轨迹，带有里程碑，支持在短期和中期取得有意义的进展，前提是 SAF 与当前在役飞机兼容。

2.2 联盟成员支持在全球框架中规定国际民航组织及其成员国应实施的政策、措施和支持机制，以促进在全球扩大 SAF 规模。这些政策、措施和支持机制应：

2.2.1 支持并符合国际民航组织 SAF 愿景及其雄心水平；

2.2.2 支持所有地区国家扩大 SAF 的开发、生产和部署，同时认识到不同国家将采取不同的途径并有不同的优先事项；

2.2.3 促进尽可能多的国家参与和采取行动，例如国际民航组织牵头的 ACT-SAF 计划，以便 SAF 的生产和使用不会集中在少数国家。2.2.2 和 2.2.3 将通过各国和组织的技术支持和能力建设来实现，包括联盟成员已经提供的技术支持和能力建设，如 CAAF/3-IP/10 号信息文件中所概述：

2.2.4 必要时以现有框架和结构为基础，包括 CORSIA 可持续性框架，从而避免重复以及在开发和实施过程中增加不必要的复杂性。例如，应评估与 CORSIA 使用的方法一致的监测和报告方法用于监测量化愿景的进展情况。除此之外，还可进一步研究和评估各种监管链做法，包括所谓的“订购即申报”做法；

2.2.5 保留选项开放，以便未来必要时考虑进一步措施；和

2.2.6 根据大会 A41-21 号决议第 18 段，纳入所有来源的融资、实施支持和能力建设的内容。联盟成员指出，国际民航组织有关融资的工作比 CAAF/3 进程更宽泛，并将在 2025 年大会第 42 届大会之后继续进行。联盟成员将为这项工作做出贡献，并支持国际民航组织努力在该组织的职权范围和能力范围内为获得充足的资金提供便利。当确定明确的政策方向后，融资就会流动，因此在传达量化愿景之前期望确定所有必要的资金为时过早。

2.3 联盟有意重点关注可持续航空燃料，因为它是对航空业长期脱碳潜力最大的燃料选择，但联盟也认可符合通过国际民航组织商定的环境、社会和经济可持续性要求的其他途径和燃料类型。

3. 第三次航空与代用燃料会议的行动

3.1 请第三次航空与代用燃料会议：

- a) 商定一个关于可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空清洁能源的雄心勃勃的全球量化愿景，该愿景与国际民航组织关于 2050 年国际航空净零碳排放的长期全球理想目标一致，并基于“不让任何国家掉队”倡议，考虑到本工作文件第 2 段中表述的观点；
- b) 商定一个监管框架，以支持量化愿景，支持所有地区的国家扩大 SAF 规模，并以国际民航组织现有的结构和框架（包括 CORSIA 可持续性框架）为基础，以避免重复和不必要的复杂性；
- c) 鼓励成员国、国际民航组织和利益攸关方效仿 CAAF/3-IP/10 号信息文件中所述的联盟成员的榜样，继续在 ACT-SAF 下为各国提供支持，并为能力建设提供自愿资金；和
- d) 同意国际民航组织应就融资要素进一步开展工作，以支持长期全球理想目标，特别是 Finvest 倡议，以履行大会第 41 届大会 21 号决议第 18 段。

— 完 —