



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

讨论摘要 开幕和议程项目 1

（由秘书处提交）

会议开幕

1. 高级别会议首先播放了一段鼓舞人心的视频¹，其中介绍了长期理想目标的发展进程，强调了应对航空对气候的影响的紧迫性，随后国际民航组织理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺先生致开幕词。主席在开幕词中对各代表团表示欢迎，鼓励他们同心同德，共建国际航空可持续未来，并鼓励各国展示出强烈的政治意愿，通过国际民航组织相互合作并与航空业合作，以便交付远大长期理想目标成果。主席着重介绍了国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）为编制《长期理想目标报告》所开展的技术工作，该报告概述了长期理想目标的三种航空部门内二氧化碳减排综合情景，这些情景涉及各种就绪情况、可达性和远大程度。该报告已由航空环境保护委员会以协商一致的方式通过，并于2022年3月由理事会发布。主席还强调，在后疫情时代，必须在国际民航组织的领导下实现作为所有国家达成的一项“平衡的一揽子计划”的长期理想目标，同时为目标的实施和监测进展提供具体和务实的支持手段。

主旨演讲

2. 太阳能动力基金会发起人兼主席 Bertrand Piccard 博士在会上发表了主旨演讲。

选举会议主席和副主席

3. 经新加坡提名，并由希腊和哥伦比亚附议，圭亚那公共工程部长 Juan Edghill 主教阁下当选为会议主席。马尔代夫运输和民用航空部长 Aishath Nahula 女士阁下当选为会议第一副主席，肯尼亚常驻国际民航组织副代表 Charity Musila 女士当选为会议第二副主席。

秘书处

¹ https://youtu.be/8fCvQ_Htmqo

4. 会议注意到，国际民航组织秘书长胡安·卡洛斯·萨拉萨尔先生将担任会议秘书，航空运输局（ATB）局长 M.K. Rahma 先生和负责环境事务的副局长 J. Hupe 女士将作为其顾问。一些高级工作人员也将参加会议，秘书处的全部资源都可由会议支配。

关于长期理想目标的开场介绍

5. 会议注意到航空运输局负责环境事务的副局长 J. Hupe 女士所作的关于长期理想目标的开场介绍，其中阐述了会议各项议程项目的背景和依据。

成员国和国际组织的高级别发言

6. 27 个成员国（阿根廷、巴西、佛得角、加拿大、智利、中国、捷克、法国、希腊、印度、印度尼西亚、日本、马来西亚、马尔代夫、荷兰、新西兰、阿曼、卡塔尔、韩国、俄罗斯联邦、卢旺达、沙特阿拉伯、新加坡、西班牙、阿拉伯联合酋长国、联合王国和美国）以及三个国际组织（国际机场理事会、航空运输行动小组和欧盟）的高级别代表作了口头发言。此外，危地马拉和秘鲁也提供了它们对长期理想目标的看法。

行政安排

7. 会议同意 HLM-LTAG-WP/1 号文件所述的工作时间和时间表。针对巴西、中国、印度和俄罗斯联邦提出的要求修订 WP/1 号文件所载议程项目的 HLM-LTAG-WP/23 号文件，会议注意到，这些议程项目已经由国际民航组织理事会批准，WP/23 号文件中提出的关于共同但有区别的责任（CBDR）原则和实施手段的拟议题目将在讨论各议程项目时顾及到。

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

8. 会议审议了秘书处提交的四份工作文件以及各国和国际组织提交的 11 份工作文件。这些文件的摘要详述如下。

9. 秘书处提交的 HLM-LTAG-WP/2 号文件概述了国际民航组织在长期理想目标可行性方面开展的工作，并解释了长期理想目标的六个构建组块，这些组块是组织和促进长期理想目标相关主题讨论的基础。

10. 秘书处提交的 HLM-LTAG-WP/3 号文件介绍了其他联合国机构与国际航空相关的最新发展情况，特别是与国际航空长期理想目标可行性相关的发展情况。

11. 秘书处提交的 HLM-LTAG-WP/4 号文件重点介绍了航空环境保护委员会对各种航空部门内二氧化碳减排情景的可行性进行的技术评估，并指出，对航空二氧化碳减排的最大潜在影响将来自与燃料有关的措施，同时观察到绿色航空转型方面的新兴技术和创新数量达到了前所未有的水平。

12. 秘书处提交的 HLM-LTAG-WP/5 号文件介绍了国际民航组织在国际航空长期理想目标的远大程度方面开展的工作。国际民航组织通过国际民航组织年度评估会和长期理想目标全球航空对话（GLADs）等信息共享和协商过程以及各国、航空业和其他利害攸关方做出的承诺来开展这项工作。

13. 印度尼西亚提交的 HLM-LTAG-WP/10 号文件表示，长期理想目标不应阻碍航空业的发展，尤其是发展中国家航空业的发展。文件中强调，国际民航组织成员国有必要开展能力建设和合作，以最大限度地减少实施长期理想目标所带来的意外影响，议程项目 2 将对这一观点进行讨论。

14. 中国和俄罗斯联邦提交的 HLM-LTAG-WP/9 号文件表示，有必要继续研究制定更客观的情景，以有效减少二氧化碳排放，并且有必要为全球一级预计将开展的活动确定可能的资金来源。主席解释了国际民航组织在抗击森林火灾和其他自然灾害方面正在进行的筹备工作，并澄清说，虽然部门外措施可能是在长期理想目标背景下所作考虑的一部分，但会议不会具体讨论国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）或地区性的基于市场的措施。

15. 由埃及、科威特、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、苏丹和阿拉伯联合酋长国提交的并获阿拉伯民用航空组织（ACAO）支持的 HLM-LTAG-WP/12 号文件着重指出，应考虑对任何商定的长期理想目标的经济影响进行详细审查、制定任何长期理想目标时应遵循的原则，以及应将长期理想目标相关的讨论和可能的决定限于航空部门内措施，并且应承认各地区在生产和使用低碳航空燃料（LCAF）等新型燃料方面所做出的努力，这些都是减少国际航空排放的有效措施。

16. 捷克代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国提交的 HLM-LTAG-WP/18 号文件表示，希望保留涉及长期理想目标的各备选方案，其中包括与《巴黎协定》的温度目标一致的目标，例如到 2050 年国际航空二氧化碳排放为净零的目标，并可能设定中间年份的里程碑目标，以及在 2023 年国际民航组织航空与代用燃料会议（CAAF/3）上制定一个以可持续方式部署可持续航空燃料（SAF）的全球框架。关于启动一个进程以争取在 2023 年底前建立监测、报告和核实长期理想目标实现进展情况的手段的观点将在议程项目 3 中讨论。

17. 中国、印度、俄罗斯联邦和沙特阿拉伯提交的 HLM-LTAG-WP/21 号文件表示，国际民航组织在决定长期理想目标时必须考虑共同但有区别的责任（CBDR）和公平原则，发达国家应立即带头达峰和减少碳排放，并首先实现净零排放的目标，这才符合逻辑。关于建立援助机制，以及向发展中国家提供足够的技术、资金和能力建设以加强其应对国际航空和气候变化的工作的观点，将在议程项目 2 中讨论。

18. 巴西、中国、印度和俄罗斯联邦提交的 HLM-LTAG-WP/24 号文件表示，应对气候变化包括减缓、适应、资金和技术等关键要素，国际民航组织在讨论长期目标和其他航空减排问题时，需要全面考虑《联合国气候变化框架公约（UNFCCC）》的相关法律文件和政府间气候变化专家组（IPCC）的研究成果，特别是公平和 CBDR 原则。

19. 中国、印度和俄罗斯联邦提交的 HLM-LTAG-WP/25 号文件表示，国际民航组织理事会在 CAEP 支持下所开展的工作尚未完成大会第四十届会议的授权，以及长期理想目标报告不能作为大会第四十一届会议就任何拟议的长期理想目标的可行性进行谈判和协商的基础。

20. 中国、印度和俄罗斯联邦提交的 HLM-LTAG-WP/26 号文件表示，提升 ICAO 统一的长期目标力度，应以对各国自主决定减排目标和行动评估和研究为基础，以发达国家率先大幅减排，并为发展中国家提供充分援助为前提。

21. 由新西兰提交并由加拿大、库克群岛、日本、肯尼亚、基里巴斯、巴布亚新几内亚和萨摩亚联署的 HLM-LTAG-WP/30 号文件表示，关于气候行动的决定不能拖延，以及各国应努力实现雄心勃勃的长期理想目标。关于长期理想目标的实现应包括对公平过渡的必要性进行考虑的观点将在议程项目 2 中讨论。

22. 可持续航空国际联盟（ICSA）提交的 HLM-LTAG-WP/11 号文件表示，支持国际航空净零排放目标，以及长期理想目标应当是累积排放目标加上指定的排放峰值年作为临时里程碑。会议主席指出，国际民航组织成员国会议不能考虑 ICSA 关于鼓励各国将其航空排放份额纳入 UNFCCC《巴黎协定》的国家自主贡献（NDCs）当中的提议，因为国际航空排放不属于 NDCs 的一部分，国际民航组织正在处理这一问题。国际民航组织不能代表 UNFCCC 各方作出决定，反之亦然，因为它们都是联合国的主权机构，具有各自的授权和成员资格。主席还强调了国际民航组织在全球协调方面的基本作用，这将确定关于长期理想目标的讨论应如何持有全球性观点，同时考虑到不同国家和地区的情况。

23. 在航空运输行动组织（ATAG）的协调下，由国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的 HLM-LTAG-WP/20 号文件，表达了航空业的共同观点，即为航空气候行动确立一项全行业范围的国际民航组织长期理想目标，该目标要与《巴黎协定》的 1.5°C 温升目标相一致，并以关于限制气候变化的最坏影响的科学建议为依据，并促成在 2050 年实现净零碳排放。关于国际民航组织理事会在行业的全力支持下制定工作方案以确定长期理想目标的实施方法的观点，将在议程项目 2 中讨论。

24. 主席还承认了以下信息文件对会议的贡献：秘书处提交的 HLM-长期理想目标-IP/1 号文件、HLM-LTAG-IP/2 号文件、HLM-LTAG-IP/3 号文件和 HLM-LTAG-IP/4 号文件；经 ATAG 协调由 IBAC 提交的 HLM-LTAG-IP/5 号文件；ICSA 提交的 HLM-LTAG-IP/6 号文件；CANSO 提交的 HLM-LTAG-IP/7 号文件；经 ATAG 协调由 ICCAIA 提交的 HLM-LTAG-IP/8 号文件；IATA 提交的 HLM-LTAG-IP/9 号文件以及 ATAG 提交的 HLM-LTAG-IP/10 号文件。会议播放了 ATAG 提供的一段视频²，主要介绍了关于年轻航空专业人员的信息。

25. 在随后的发言中，所有国家和组织都表示必须对气候变化带来的生存威胁采取行动，并表示需要为国际航空制定一个全球长期目标，同时考虑到各国的不同情况和准备程度，以及各国可以灵活地为共同工作作出贡献，同时也认识到，本着国际民航组织“不让任何国家掉队”举措的精神，制定长期理想目标的必要实施手段。

26. 各国和各组织表示赞赏国际民航组织自上届大会以来就长期理想目标的可行性所做的工作，特别是制定了长期理想目标报告。一些代表承认该报告已获得 CAEP 一致批准，并认为该报告是完整的，不需要再进行进一步的工作。他们认为，该报告应作为下届大会审议长期理想目标的基础。其他代表表达了关切，强调 CAEP 的工作没有完成国际民航组织大会第 A40-18 号决议规定的任务，特别是对特定地区和发展中国家的成本影响，以及在援助发展中国家满足任何商定的长期理想目标方面缺乏覆盖面。

² <https://vimeo.com/729215593>

27. 一些代表强调了急需国际民航组织就一项雄心勃勃的长期理想目标达成一致，表示航空部门需要根据政府间气候变化专家组最新达成的科学共识，努力实现到 2050 年碳排放为净零的全球目标，并可能设定 2030 年和 2040 年中间目标，以支持《巴黎协定》1.5C 的温度目标。他们还承认，作为一个全球理想集体目标，长期理想目标的实施应灵活，不会将具体的减排目标分配给单个国家。

28. 其他代表对净零结果这一考虑表达了关切，指出基于长期理想目标报告中所述情景通过部门内措施所能实现的减排程度有限，不能使航空部门达到净零，并指出政府间气候变化专家组的最新科学报告承认航空是一个难以脱碳的部门。他们要求发达国家先于发展中国家率先实现净零结果。

29. 长期理想目标的雄心程度与所规定的长期理想目标实施手段的力度（将在议程项目 2 下进行讨论）之间具有相互依存性，大家普遍承认这一观点。

30. 代表们就确定切实可行的实施手段的至关重要性发表了看法，可通过国际民航组织的国家行动计划、加强资金支持、进行技术转让和在实现任何所商定的长期理想目标方面开展能力建设来开展实施工作，以支持国际民航组织不让任何国家掉队举措。一些代表认为，由于担心各种影响，尤其是给发展中国家带来的影响，很难就某项雄心勃勃的长期理想目标达成一致，而另一些代表则强调，某项商定的长期理想目标将会提供将急需的财政支持转移到航空部门的机会，并为发展中国家提供经济机会。

31. 主席解释说，就本议程项目所提交文件和所表达主要意见的摘要将被起草成一份讨论摘要（SD/1），稍后将在会议上进行审查。针对议程项目 2 的讨论摘要（SD/2）和议程项目 3 的讨论摘要（SD/3）也将采用类似的方法。由于议程项目 1、2 和 3 之间密切相关，这些议程项目的结论随后将通过议程项目 4 的讨论摘要（SD/4）草案作为一个整体一并审议。