



大会第 38 届会议

执行委员会

议程项目 17：环境保护

环境保护 — 联合国其他机构和国际组织的发展情况

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本文件报告了自大会第 37 届会议以来，国际民航组织与联合国其他机构和国际组织合作开展的环境工作有关事项的发展情况，包括《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC) 进程下的情况。

在气变公约进程下，正在讨论为气候融资调集收入，以及利用国际航空作为此类收入的一个潜在来源。对此，国际民航组织及其成员国必需清楚地表明其关切，以确保国际航空不被以比例不当的方式，被选作为气候融资的一个收入来源。这一关切也应反映在关于国际航空与气候变化的大会决议案文中 (C-DEC198/8 号决定)。

国际民航组织与联合国不影响气候举措开展合作的情况，将用一份单独的大会工作文件 (A38-WP/33 号文件：联合国不影响气候举措) 另行提供。

行动：请大会：

- a) 认识到国际民航组织按照大会 A37-19 号决议的要求，在继续与联合国其他机构合作，尤其是在国际航空与气候变化领域；
- b) 支持国际民航组织继续与联合国其他机构和国际组织合作；
- c) 要求成员国通过气变公约进程，就利用国际航空作为长期气候融资调集收入的潜在来源，明确地表明其关切，以确保国际航空不被以比例不当的方式，被选作为此种收入来源；
- d) 要求成员国与其气变公约进程的缔约方代表团，就国际民航组织主导的国际航空与气候变化发展情况，进行沟通与协调；和
- e) 在更新大会 A37-19 号决议时考虑本文件所载的信息。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 C — 环境保护和航空运输的可持续发展。
财务影响：	联合国其他机构所做的决定可能会对国际民航组织产生财务影响。
参考文件：	A38-WP/31 号文件：对各国的援助-航空与气候变化 A38-WP/33 号文件：联合国不影响气候举措 A38-WP/34：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

1. 《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）

1.1 国际民航组织在继续与气变公约进程合作，密切跟踪情况的发展，并就国际航空或可能对国际航空有影响的事项定期提供信息和见解。

1.2 气变公约及其《京都议定书》进程包括每年一次的气变公约缔约方会议（COP），与作为《京都议定书》缔约方会议的《公约》缔约方会议联合举行。自国际民航组织上届大会以来，于 2010 年 12 月在墨西哥坎昆举行了缔约方会议第 16 次会议暨《京都议定书》缔约方第 6 次会议（COP16/CMP6）、2011 年 12 月在南非德班举行了缔约方会议第 17 次会议暨《京都议定书》缔约方第 7 次会议（COP17/CMP7）和 2012 年 12 月在卡塔尔多哈举行了缔约方会议第 18 次会议暨《京都议定书》缔约方第 8 次会议（COP18/CMP8）。

1.3 缔约方会议由其附属机构的会议支持，包括科学和技术咨询附属机构（SBSTA）和《公约》之下的长期合作行动问题特设工作组（AWG-LCA），其工作侧重于 2007 年通过的巴厘行动计划的关键要素：关于长期合作行动的共同愿景；增强的适应和减缓行动；以及融资、技术转让和能力建设。《京都议定书》缔约方会议由附件一缔约方在《京都议定书》之下的进一步承诺问题特设工作组（AWG-KP）支持，以审议发达国家（附件一缔约方）在《京都议定书》第一个承诺期（2008 年至 2012 年）之后的减排承诺问题。

1.4 长期合作行动特设工作组和《京都议定书》特设工作组均在多哈会议上结束其工作且已终止，并设立了强化行动德班平台特设工作组（ADP）继续开展工作，以期在 2015 年之前通过一项具有全球法律约束力的气候变化协议，自 2020 年起实施。

1.5 2012 年 12 月，多哈会议通过了被称为“多哈气候之门”的一系列决定，其中包括：

- a) 修订《京都议定书》：2013 年至 2020 年的第二个 8 年承诺期；附件一缔约方将在 2014 年之前审查第二个承诺期的各项承诺；以及《京都议定书》之下的灵活机制的存续情况；
- b) 将长期气候融资的工作方案延长一年至 2013 年年底，以便进一步分析 2020 年之前从各种不同潜在渠道每年调集 1000 亿美元的各种选项；和
- c) 制定强化行动德班平台特设工作组进程的详细工作计划，其中包括：将于 2014 年 12 月之前在缔约方会议第 20 次会议上准备就绪的谈判条文的各项要素；将于 2015 年 5 月之前准备就绪的谈判条文；和将于 2015 年 12 月举行的缔约方会议第 21 次会议上通过的具有法律约束力的气候变化协议，以便从 2020 年开始实施。

1.6 自上届大会以来，国际民航组织一直定期为科技咨询附属机构的会议提供声明¹，介绍本组织在国际航空与气候变化方面的近期发展。一些缔约方对国际民航组织和国际海事组织（IMO）拟开展的进一步工作表示支持。另有一些缔约方则建议，国际民航组织和国际海事组织的工作应该遵循气变公约所规定的共同但有区别的责任（CBDR）的原则。在多哈会议上，科技咨询附属机构连续九次达成同一结论：“注意到来自国际民航组织秘书处和国际海事组织秘书处的信息及所报告的进展，并请这两个组织在科学和技术咨询附属机构的今后各次会议上继续提供报告”。

¹ 国际民航组织的声明载于 <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/statements.aspx>。

1.7 在长期合作行动特设工作组进程下，表达了不同的观点，包括可共同适用于国际运输（航空和海运）及其他部门的总体框架案文的必要性，以及气变公约向国际民航组织和国际海事组织提供具体指导的适当性和必要性。长期合作行动特设工作组未能就这一题目达成一致意见。就“长期气候融资”而言，一些缔约方提出了关于利用国际航空和海运部门作为在 2020 年之前每年调集 1000 亿美元的来源的各种选项，另一些缔约方对此表示了关切。多哈会议决定将长期气候融资的工作方案延长一年，即延至 2013 年年底。

1.8 在强化行动德班平台特设工作组进程下，进行了两大系列的工作：1) 制订强化行动德班平台特设工作组的工作计划；2) 审议提高目标宏大水平的各种选项和方法，以弥合各缔约方的目前承诺与实现 2°C 目标所需的减排水平之间的排放差距。一些缔约方明确提出将国际民航组织和国际海事组织所开展工作的进一步进展作为提高目标宏大水平的补充举措之一。对于强化行动德班平台特设工作组进程是否以及如何处理与国际航空有关的各种问题，国际民航组织及其成员国需要密切跟进。气变公约进程的下一重要会议，即缔约方会议第 19 次会议暨《京都议定书》缔约方第 9 次会议（COP19/CMP9）将于 2013 年 11 月 11 日至 22 日在波兰华沙举行。

2. 国际海事组织（IMO）

2.1 国际海事组织在 2011 年 7 月举行的其海洋环境保护委员会（MEPC）第 62 届会议上，通过了国际海运的技术和运行措施²。在 2012 年 3 月举行的海洋环境保护委员会第 63 届会议上，商定了支持这些措施实施的技术指导方针。海洋环境保护委员会第 65 届会议在 2013 年 5 月举行时，通过了关于技术合作和技术转让的决议草案，这将促进实施技术和运行措施。关于基于市场的措施，海洋环境保护委员会一直在开展工作，评价国际海运全球措施的十项建议。

3. 联合国可持续发展会议（UNCSD）

3.1 联合国可持续发展会议（UNCSD，亦称里约+20 会议）于 2012 年 6 月在巴西里约热内卢举行。在会议各大主题中，可再生能源，尤其是可持续的航空代用燃料是与国际民航组织最为相关的主题。在里约+20 会议上，国际民航组织与业界伙伴密切合作，组织了从蒙特利尔到里约热内卢由 4 个衔接商业航班组成的系列飞行，全部由可持续的代用燃料作为动力。

3.2 按照里约+20 会议的成果，联合国秘书长发布了一份实施框架，其中描绘了各领域与里约+20 会议成果相关的所有主要举措和行动的更新情况，例如能源和可持续的运输。国际民航组织充分参与了这一进程，并将继续向联合国秘书处提供最新情况，介绍为回应里约+20 会议成果与后续进程而启动的新举措和伙伴关系。

² 修订了防止船污公约（MARPOL）附件 6，新增一章，规定对新船适用能效设计指数（EEDI）、对新船和现有船舶适用能效管理计划（SEEMP）具备强制执行力。

4. 政府间气候变化专门委员会 (IPCC)

4.1 政府间气候变化专门委员会 (IPCC) 一直在开展工作, 拟定《第五份评估报告》(AR5), 暂定于 2014 年完成。国际民航组织与气专委的进程开展了合作, 以确保与航空与气候变化相关的问题能在《第五份评估报告》中涵盖。国际民航组织特别要求《第五份评估报告》进一步探讨非二氧化碳航空排放的效应, 更新航空温室气体排放的趋势, 并包括国际民航组织最近就减缓措施开展的工作。

5. 联合国开发计划署 (UNDP) 和全球环境基金

5.1 作为便利提供财务援助以拟定和实施关于二氧化碳减排活动的国家行动计划工作的一部分, 国际民航组织目前正在与联合国开发计划署 (UNDP) 和全球环境基金 (GEF) 共同制定一项方案。联合国开发计划署是全球环境基金的授权执行机构, 该基金是作为世界银行的一项方案设立的, 以提供援助, 保护全球环境, 并推动环境的可持续发展 (参阅 A38-WP/31: 对各国的援助—航空与气候变化)。

6. 世界旅游组织 (UNWTO)

6.1 值 2013 年 3 月举行的第六次世界范围航空运输会议 (ATConf/6) 之际, 国际民航组织和世界旅游组织 (UNWTO) 签署了一项联合声明, 昭示这两个联合机构意欲就共同感兴趣的领域开始更为密切的合作, 包括减少航空和旅游所产生的温室气体排放。

7. 结论

7.1 自上届大会以来, 一直在与联合国其他机构和国际组织联络, 以获得对于航空之环境影响的更好的科学理解, 以及探索为限制或减少航空排放而在制定政策和执行措施方面的合作和协同努力。为了保持国际民航组织在航空和环境领域的领导作用, 国际民航组织及其成员国取得进一步进展, 并向联合国其他机构和国际组织展示国际民航组织的发展十分重要。

7.2 关于气变公约进程正在讨论的为气候融资调集收入, 以及利用国际航空作为此类收入的一个潜在来源的问题, 应该强调, 国际航空部门本身也需要财务资源来实施一揽子措施, 以实现国际民航组织的全球理想目标。国际民航组织及其成员国必需清楚地表达这一关切, 以确保国际航空不被以比例不当的方式, 被选作为气候融资的一个收入来源, 包括在关于国际航空与气候变化的大会决议案文中反映这项关切。