



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至22日，蒙特利尔

- 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
- 议程项目 2：国际航空长期全球理想目标的实施手段
- 议程项目 4：会议的结论和建议

关于科学理解 UNFCCC 和 IPCC 的意见 （构建组块 1、3、5&6）

（由中华人民共和国和俄罗斯联邦提交）

摘要

本文件介绍了中国对《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）和政府间气候变化专门委员会（IPCC）等联合国有关机构对于国际航空长期减排和气候变化有关的成果与最新科学发现的认识，要求 ICAO 全面、准确和完整引述并遵守相关法律文件和研究成果。

会议行动项见段落 4。

1. 引言

1.1 国际航空排放属于人为排放，应该而且只能在联合国框架下通过多边协商与合作予以解决。

1.2 UNFCCC 法律体系和 IPCC 最新研究报告分别为国际社会公平合理、科学有效解决国际航空排放问题提供了基本法律遵循和科学指引。

2. 对正确理解 UNFCCC 法律框架的看法

2.1 当前，气候变化不利影响日益显现，已成为全人类面临的共同挑战，应对气候变化作为人类共同的事业，全球行动紧迫性持续上升。

¹ 中文和英文版本由中华人民共和国和俄罗斯联邦提供。

2.2 全球历史累积温室气体排放的最大部分源自发达国家且人均排放远高于发展中国家。发展中国家享有公平发展的权利和排放空间，发展中国家在全球排放中所占的份额将会增加，以满足其社会和发展需要。

2.3 UNFCCC 要求全球应对气候变化应遵守公平、共同但有区别的责任和各自能力原则，考虑不同国情。

2.4 为妥善解决气候变化带来的负面影响，需要发达国家国际航空业更大力度和率先减排，为发展中国家国际航空业的发展预留碳排放空间，并为发展中国家提供减缓、适应、资金和技术等关键要素方面的援助。同时，为应对气候变化而采取的措施，包括单方面措施，不应当成为国际贸易上的任意或无理的歧视手段或者隐蔽的限制。

2.5 《巴黎协定》重申了共同但有区别的责任原则，确认了国家自主贡献作为全球应对气候变化的模式，明确了发达国家继续其在 UNFCCC 下义务向发展中国家提供资金、技术转让和能力建设支持，决定各国国家自主贡献应将人为排放或清除的所有类别包括在内。

2.6 “格拉斯哥气候协议”认识到加强对发展中国家缔约方的支持将使其能够在行动中有更大的抱负，强调需要大幅增加对发展中国家缔约方的支持，包括每年超过 1 000 亿美元的资金援助，以实现《巴黎协定》目标。同时非常遗憾地注意到，发达国家缔约方至今未实现 2020 年前每年共同调动 1 000 亿美元的援助目标。

3. 对全面理解 IPCC 报告的科学发现的看法

3.1 政府间气候变化专门委员会（IPCC）的报告，基于不同情景和气候变化的风险，对全球整体温升和未来气候变化做出的评估和预测，并讨论相关方案与路径的意义为决策者提供参考。

3.2 2018 年 IPCC 公布的《IPCC 在加强全球应对气候变化威胁、实现可持续发展和努力消除贫困的背景下，关于全球升温高于工业化前水平 1.5°C 的影响和相关全球温室气体排放路径的全球升温 1.5°C 特别报告》，是对全球 1.5°C 升温和排放途径的评估，并非要求每个部门或地区按照同样路径在同一个时间点实现同一目标。

3.3 2022 年 4 月，IPCC 公布的第三工作组报告分析了全球整体温升的情景，指出：

3.3.1 实现全球净零排放并非所有区域和部门都同时或必须达到净零排放。

3.3.2 每个部门或地区达到二氧化碳或温室气体净零排放的时间取决于可用的减排方案、方案实施成本和政策难度。

3.3.3 加快发达国家和其他来源对发展中国家的资金支持，是加强减排行动和解决发展中国家在获得资金方面的不平等现象的关键措施。

3.3.4 航空业减排技术难度大、减排成本高昂，是“难以减排的行业”。

3.3.5 技术转移和资金支持可以推动发展中国家跨越式或向低排放交通系统过渡。

4. 高级别会议的行动

4.1 请高级别会议：

- a) 认识到应对气候变化包括减缓、适应、资金和技术等关键要素，特别是上述第 2、第 3 部分的内容；和
- b) 要求 ICAO 在讨论长期目标等航空减排问题时，应全面、准确和完整引述并遵守 UNFCCC 相关法律文件和 IPCC 研究成果，特别是应遵守 UNFCCC 及其《巴黎协定》确认的公平、共同但有区别的责任和各自能力原则；和
- c) 在本次高级别会成果中反映 4.1 a) 和 b)。

— 完 —