

立陶宛代表欧洲联盟成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）的 14¹个其他成员国 就国际民航组织大会第 A38-18 号决议提出保留意见的书面声明

欧洲联盟的 28 个成员国和欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国（脚注 1 所列），支持采取全面的做法来减少航空排放，包括技术进步和标准、运行措施、以及基于市场的措施，正如大会第 A38-18 号决议所确认，这是在国际民航组织一级达成的共识。因此，我们热烈欢迎为国际航空制定一项全球基于市场措施计划的大会决定，以便作为这一全面做法的一部分，从 2020 年起实施。我们期待着为制定全球基于市场措施的宏大工作时间表作出贡献，以便供大会第 39 届会议作出决定。

在欢迎大会第 A38-18 号决议，将其视为国际民航组织努力全面处理国际民用航空对气候变化之影响的一个重大前进步骤的同时，立陶宛代表欧洲联盟的 28 个成员国和欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国提交本声明，以便澄清我们对该决议以下条款的立场：

渴望实现的水平和全球理想目标（第 7 段）

欧洲联盟的 28 个成员国和欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国认为，所制定的拟从 2020 年适用的集体“理想”目标不够宏大。在 2020 年之前，即便按照该决议所预见的燃油效率每年提高 2%，预计全球国际航空排放仍将比 2005 年的水平高出约 70%。

因此，欧洲联盟一致倡议，国际航空温室气体排放的全球减排目标，到 2020 年之前应比 2005 年的水平减少 10%。

2020 年之前的行动（第 16 段）

2010 年通过的国际民航组织第 A37-19 号决议，认识到了各国可以在 2020 年之前采取更加宏大的行动，并实施现行的基于市场的措施。这受到了欧洲联盟的 27 个成员国和欧洲民用航空会议的其他 17 个成员国的欢迎。我们认为基于市场的措施是处理航空对气候影响的最有效工具之一。欧洲决心继续采取一种全面的做法，包括通过基于市场的措施来减少航空排放，并为处理气候变化作出贡献。

没有关于“相互协议”的法律要求（第 16 段 a 分段）

《芝加哥公约》明确认识到了每一缔约国在非歧视的基础上对所有国家的航空器适用其法律和规章的权利。

尽管欧洲联盟的 28 个成员国和欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国致力于多边行动来处理航空排放的影响，但它们希望忆及，大会决议不可能削弱这些权利或者为国际民航组织各缔约国增加义务。

¹ 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士和前南斯拉夫的马其顿共和国

微量豁免的规定（第 16 段 b 分段）

根据对第 16 段 b) 分段的理解，该条款所预见的那类微量豁免的规定，可能对往返于许多国家的航线在世界各地都属于免于适用所有基于市场措施的范围。

此外，A38-18 号决议第 16 段 b) 分段绝不当被视为全球基于市场措施的一个先例。

共同但有区别的责任和各自能力[关于制定和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则的附件一 (p)段]

欧洲联盟的 28 个成员国和欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国不同意将来自《联合国气候变化框架公约》的共同但有区别的责任和各自能力，列为基于市场措施的指导原则。

指导原则原本的目的是为了指导各国制定地区和国家措施。对本国措施缺乏实施能力的国家，首先就不适用这些原则。

《联合国气候变化框架公约》的原则适用于各国采取的行动。在采取地区行动时，如果根据往返于欧洲机场开展运营活动的运营人国籍，在运营人之间采取区别待遇，将导致市场扭曲并在运营人当中产生歧视。因此，这将违背《芝加哥公约》所铭示并管理国际民航组织工作的各项原则。实际上，以欠发达国家为基地的许多承运人，是世界上最大、最先进且最盈利的承运人。

欧洲联盟的 28 个成员国和欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国，仍致力于协助那些有需要的国家加强其航空部门的可持续性。

因此，立陶宛代表欧洲联盟成员国（奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国），以及欧洲民用航空会议的 14 个其他成员国（阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士和前南斯拉夫的马其顿共和国），在此提出对第 A38-18 号决议第 7 段、第 16 段 a) 分段和第 16 段 b) 分段及其附件指导原则 p) 段的正式保留意见，并要求将本声明正式记录在案。