



国际航空与气候变化组 (GIACC)

第三次会议

(2009年2月17日至19日, 蒙特利尔)

讨论摘要 —— 第3天

议程项目3: 规划有待航空空气变组制定的行动和政策要素

审查主席关于2009年2月16日召开的协调会议的讨论摘要草案

1. 航空空气变组继续并完成了对主席题为“理想目标: 航空空气变组进程的前进之路”的协调会议的讨论摘要草案的审议。讨论主要集中在抓住“共同但有区别的责任 (CBDR)”原则的方法, 以及制定超出燃油效率目标的必要性上。

2. 在提到这两个段落将被纳入到拟于航空空气变组第四次会议上予以审议的报告草案之中时, 一位成员强调指出, 这两个段落的前面应加上大会第A36-22号决议 (国际民航组织关于环境保护的持续政策和措施的综合声明) 附录K (国际民航组织关于国际航空和气候变化的行动方案) 序言段落三中明确提到的航空空气变组基本立场的声明, 即《芝加哥公约》规定的发展国际民用航空的非差别待遇和均等与公平机会的原则, 以及《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》所规定的共同但有区别的责任 (CBDR) 和各自的能力的相关原则和规定。在对此提议表示支持时, 一位成员建议航空空气变组应当认可而非像大会那样确认上述原则。

3. 一位成员注意到这两个段落将政策与大众传播混在一起, 认为有必要在摘要草案的开头作出强有力的提纲挈领的陈述, 反映航空空气变组的讨论结果, 并为航空空气变组做法的基本要素定调。另一位成员在对此观点表示赞同时强调指出, 如果拟将摘要草案用作公报, 则不能过度地技术化, 也不应参考过多的文件。她认为, 尽管摘要草案的题目为“理想目标: 航空空气变组进程的前进之路”, 但只有第一段涉及理想目标; 第二段涉及的则是监督和报告。另一位成员认为这两个段落均没有打算用作公报, 他强调这两个段落的目的是表明如何采取下面的步骤。

4. 一位成员主张, 《芝加哥公约》所述的上述原则与《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》所述的原则和规定不能置于同等地位, 因为它们所涉及的问题不同。他强调《芝加哥公约》仅涉及到国际民用航空而非气候变化。一位成员在强调之前对摘要草案讨论时所提的修订建议 (根据该建议, 第一段第二句使用的“能力”一词将替换为“历史责任”) 的重要性时指出, 如果第一段文字不能清楚地体现“共同但有区别的责任”原则, 他很难接受任何折衷的案文。因此他建议在第一句话的末尾应添加上“根据其共同但有区别的责任和能力”的短语。该成员认为此种措辞是公平的, 因为国际民航组织

及其各缔约国要依据《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》所述的共同但有区别的责任和能力共同努力，限制和减少航空温室气体 (GHG) 排放对全球气候的影响。

5. 一位成员对在第一段中认可“共同但有区别的责任原则”的重要性表示赞同，但是他注意到第一句话是以大会第A36-22号决议附录A(总则) 执行条款1c) 为依据的，因此强调指出，该决议应该按照大会所一致同意的那样保持不变。他建议共同但有区别的责任原则应改在第一段第三句中体现。

6. 另一位成员建议，第一句话应整体删除，第二句话应进行修改，在该句的开头“航空气变组建议……”之前，添加“按照大会第A36-22号决议附录K”的字样。

7. 另一位成员在回顾他之前表示过的担忧时重申了其观点：依据航空气变组的职权范围(参见WP/1号文件，附录B)，以及大会第A36-22号决议附录K，全球理想目标并不仅限于燃油效率。因此他感到第一段对全球理想目标所施加的限定是无法接受的。该成员提议，应对第二句文字加以修改，将“航空气变组建议建立燃油效率形式的全球共同理想目标”，改为“航空气变组建议建立短期、中期和长期全球共同理想目标，以指导航空气变组职权范围中所规定的方案要素框架”，同时保留该句的其余部分(“该目标将不把具体责任分配给单个国家”)。

8. 一位成员对此立场和提议表示支持，他回顾到，第一工作组的职权范围要求该工作组“就燃油效率形式的具体全球理想目标、其时间跨度、挑战和衡量基准拟就一套选择方案……”。该工作组还将审议燃油效率形式的中期目标，碳中和增长和长期目标的可能性，以及绝对减排(参见WP/2号文件，第3.1段)。他认为，如果摘要草案拟将全球理想目标限定为那些燃油效率形式的目标，将会是一种倒退，因而是不能接受的。如果案文草拟得当，该成员可以支持在第三句中提及共同但有区别的责任和能力的这种建议。

9. 另一位成员支持在第一句末尾插入“依据其共同但有区别的责任和能力”的最初提议，指出修订语涉及到全球气候，属于《联合国气候变化框架公约》的范畴。由于修订语也包含了共同但有区别的责任和能力原则，因此也适宜在第一句中提及。他指出，如果航空气变组同意该提议，为平衡起见，第二段的第一句可作改动，将“但有区别的责任”一词改为“和情况”，改动后读为“根据国家的能力和情况”。该成员还建议，第一段第二句中的“capabilities”一词应替换为“capacities”，以保持一致。他着重指出应当保留该句中对燃油效率形式的全球理想目标的提及，强调不能接受《关于全球环境与运输能源的部长级宣言》第10(2)段中的用语，即“包括燃油效率形式的目标”，——之前对摘要草案进行讨论期间所提的一种可能性。该成员进一步建议，应将“以及发达国家向发展中国家提供技术和财政支持的程度”一语添加到第三句“各国”一词之后。此外，他还提议增加一个第三段，体现第三工作组的一项建议中所使用的文字，即“国际民航组织应根据要求，在收集、处理和发布数据方面向发展中国家提供技术援助与合作”。

10. 一位成员认为，如果接受第二句开头的修改提议，就没有必要将“以及发达国家向发展中国家提供技术和财政支持的程度”一语插入第三段。在对前一位成员的其他提议表示支持时，她强调指出这些提议适当地反映了工作组的讨论情况。

11. 一位成员在对删除第一段第一句和修改第二句开头的提议表示支持的同时，建议将短语“依据其共同但有区别的责任和能力”添加到短语“燃油效率的形式”后面，而不是如他最初所提议的那样添加在第一句的末尾。他强调任何旨在应对气候变化的努力均应基于“共同但有区别的责任原则”。尽管

向发展中国家提供技术援助与合作是“共同但有区别的责任”不可或缺的部分，但却没有完整地体现这一原则。

12. 一位成员在重申如果仅仅提及燃油效率形式的全球理想目标，他将不同意该两段文字时表示，他会同意添加一个关于提供技术援助与合作的第三段，前提是他的关于修改第一段第二句的提议能得到采纳。

13. 另一位成员支持所提议的对“国家能力”和向发展中国家提供技术援助与合作的提及，因为它体现了前一天在监督和报告问题上达成的妥协。她回顾到，在各国应按照《芝加哥公约》第67条（向理事会送交报告）的规定，每年报告其交通运输和燃油消费数据的问题上，也已达成了一致意见。

14. 一位成员在回顾大会第A36-22号决议附录K中所阐述的航空气变组的任务是制定一项积极进取的行动方案时认为，航空气变组不能仅仅把注意力放在燃油效率形式的全球理想目标上。他强调说尽管无人反对燃油效率目标，但是还可以采取附录K中概述的其他许多战略实现减排目的。该成员认为，如果行动方案仅仅设定一个燃油效率目标，就不会是积极进取的方案。他很自然地明确提到第一段中的“共同但有区别的责任”原则。然而，该成员认为在第二段提及《芝加哥公约》第67条并不能体现该原则，因为第67条并没有为不同的国家规定不同的责任；相反，它为所有的国家规定了相同的责任。尽管如此，该成员仍赞成插入一个关于向那些有需求的发展中国家提供技术援助与合作的第三段的提议。

15. 一位成员在提请注意讨论摘要草案第二段第一句时建议，应该删除“国家能力”后面的“但有区别的责任”几个字，理由是国家能力与有区别的责任意思相同。另一位成员建议应将“根据国家能力和有区别的责任”一语完整删除，因为前一天的讨论已经确认，根据《芝加哥公约》第67条，所有国家均会提交监督和实施数据。一位成员对此提议表示支持。

16. 为了弥合在全球理想目标范围方面的分歧，一位成员建议应允许那些愿意采纳燃油效率之外目标的附录I国家采纳燃油效率之外的目标。另一位成员回顾说，《芝加哥公约》的宗旨是确保在航空业实行公平和均等的待遇。他强调如果非附录I国家的大型机队与附录I国家的形成竞争，将会产生市场扭曲，引发航空业的重大问题。该成员强调指出，航空气变组是根据《芝加哥公约》开展工作，并强调有必要确保一个平等运营环境供航空公司公平竞争。另一位成员重点指出航空气变组的任务是制定一个积极进取的行动方案，其中包含各国能用以实现减排目的的一揽子措施。这并非是让航空气变组决定哪些国家有义务实施何种措施，这种决定会由其他论坛做出。另一位成员对此观点表示赞同。

17. 会议随后分发了一份反映上述修改意见和评论的修订文件供讨论。主席指出，第二段第二句应将提法修改为“发达的主要经济体”，而不是“主要发达国家”，以便与《主要经济体领导人会议关于能源安全和气候变化的宣言》（2008年7月9日北海道洞爺湖）相一致。一位成员建议出于前述理由，该句应进一步加以修改，在该句末尾添加“确保非差别待遇的理念得以尊奉”一语。另一位成员建议，作为备选案文，可以使用“每一个国家选择其将要做出的贡献。”

18. 一位成员接着提出如下修改建议：第一段第二句删除“共同地”一词；第二段第一句删除“全球的、共同的”两词，第二句删除“共同的”一词；第三段第二句将“责任”一词添加到“各自的”一词之后；第四段第二句将“发展中”一词添加到“国家”一词之前；第五段将“在一个共同的、全球的层次上”这一用语删除。他认为由于经过修改的讨论摘要草案的第一段现在指的是非差别待遇原则和共同但有区别的责任的原则，因此没有必要指明将共同还是单独采取行动。各国会基于其各自的理解对文

本进行阐释。一名成员反对删除“全球的”和“共同的”这两个词，并强调航空气变组已经设立，其目的就是制定全球理想目标，以共同减少航空排放。正如航空气变组一致同意的，这些目标将不为单个国家分配具体责任。另一位成员认为第二段第一句中“共同地”一词可以删除，因为所提及的是由国际民航组织及其缔约国所采取的行动。然而，他强调指出，如果删除该文本中其他地方的“全球的”和“共同的”二词，将会改变国际民航组织关于已取得进展的报告的性质。该报告所要说的正是为实现这些目标全球所做的努力，而非单个国家所做的努力。

19. 会议随后分发了反映这些补充意见和建议的修订文本，并得到了除一位成员以外的航空气变组全体成员的认可。该成员认为在第三段第二句中提及各自的责任非常重要。然而，他同意可以不提及各自的责任，但应对该句进行修改，即在“各自的能力”一词之后添加“和致力于发展中国家和发达国家大气中温室气体 (GHG) 排放浓度”一语。一位成员指出，她可以同意此修改，但条件是在“温室”一词之前添加“航空”一词。另一位成员准备接受此修改，条件是会议同意不修改关于拟议的目标制定工作组职权范围的第三段。如果未达成此种一致，一位成员建议，作为一种折衷方案，第二段的第二句应替代关于上述职权范围的第三段。一位成员在强调其不能放弃摘要草案中所提的碳中和增长这一概念时指出，如果将“特别是有关碳中和增长”等字添加到第二段第二句的末尾，他可以接受该折衷方案。作为一项更为中性的备选方案，主席建议并得到一致同意，在上述句子末尾添加“包括碳中和目标在内”几个字。

20. 主席题为“航空气变组进程的前进之路”的协调会议的讨论摘要草案修改文本载于附录A中。

差距分析

21. 主席邀请各成员就航空气变组进程结束之前，航空气变组在策略、目标、措施和报告等方面应当致力于解决哪些问题发表意见，以便制定出符合其职权范围和大会第A36-22号决议附录K的令人满意的行动方案 (参见WP/1号文件，附录B)。第A36-22号大会决议附录K被用作差距分析的依据。

22. 在随后的讨论中，下述领域和概念被确定值得进行进一步审查：

- 1) 中期和长期目标；
- 2) 根据中期和长期目标进行考虑的或者单独予以考虑的处理国际航空排放问题的部门做法；
- 3) 将联合国气候变化框架公约清洁发展机制 (CDM) 扩大到包括国际航空；
- 4) 航空环境保护委员会 (CAEP) 在建模和预报方面所做的工作，目的在于验证航空气变组的目标并就弹性目标的可能构成要素提出想法；
- 5) 更新国际民航组织第303号通告 (《最大限度减少燃油用量和减少排放的运行机会》)，这将对第二工作组工作的补充；
- 6) 数据确认；

- 7) 航空气变组职权范围第二段所述的方案要素框架中提及的包括碳抵消在内的基于市场的和自愿采取的措施；
- 8) 载入第二工作组报告 (WP/3号文件) 中的用于限制或减少国际航空排放的潜在措施，应对这些措施予以分析以确定其在实现目标方面能够起何作用并应按轻重缓急予以排序；
- 9) 关于哪些内容应纳入国际民航组织单个成员国的行动方案以帮助它们编制这些方案的指导方针。

关于上述第2) 小段，一位成员指出，2009年12月在哥本哈根将要召开《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议 (COP15)，他的国家反对在该会议针对国际航空排放的部门安排制定总框架之前，国际民航组织制定任何国家一级的国际航空排放部门安排。然而，他的国家可以同意国际民航组织针对处理国际航空排放的部门做法提供行业指导。根据所表达的意见，主席指出，在不承诺采取部门做法，也不重复航空环境保护委员会在这方面所做努力的情况下，探究一种部门做法以更好地理解这一问题是值得的，

议程项目4：完成已确定任务的计划和时间表

23. 航空气变组审查并批准了一份由秘书处编制的文件，该文件根据航空气变组第三次会议的结论为航空环境保护委员会和秘书处规定了工作任务及完成任务的时限 (参见附录B)。

24. 环境股股长 (C/ENV) 兼航空环境保护委员会秘书在对航空环境保护委员会在基于市场措施方面的工作进行说明时回顾到，该委员会已制定了指导材料，供各国用于将国际航空排放纳入其排放权交易计划 (参见《航空排放权交易使用指南草案》Doc9885号文件)，该指导材料已向大会第36届会议提供。在从今后召开的大会收到政策性指导之前，航空环境保护委员会不打算就这一事项开展进一步的工作。环境股股长指出，航空环境保护委员会的基于市场的措施(MBM) 特别工作组正在就包括国际航空的排放权交易计划的关联问题制定指南，拟提交给2009年6月召开的航空环境保护委员会指导小组会议和2010年2月召开的航空环境保护委员会第八次会议，届时该事项将最后定论。航空气变组第四次会议可以得到指南草案的副本。航空气变组也可以得到基于市场措施特别工作组关于碳抵消在减轻航空对气候变化的影响方面所具潜力的报告的副本。

25. 在回应所提问题时，环境股股长强调指出，基于市场措施特别工作组仅仅是在探究包括国际航空的排放权交易计划可能的关联问题，并没有考虑将国际航空纳入此种计划的利弊。她还强调指出，基于市场措施特别工作组和整个航空环境保护委员会均没有考虑是否有可能为国际航空制定一个新的全球排放权交易计划。

设立工作组

26. 航空气变组接着对主席根据航空气变组的讨论情况提议成立的三个工作组 —— 航空气变组报告撰写组、目标制定组和经济措施工作组 —— 的职权范围草案及可交付成果进行了审议。

27. 关于设立航空气变组报告撰写组，有成员建议，由于准备航空气变组的报告是一项长期的、耗

时的工作，所以最好由航空气变组秘书和主席拟出草案，随后发给各成员，以便在第四次会议对其进行深入审议之前先进行审查。关于这一点，主席指出，他已提议设立一个工作组，这样可以促成各成员之间更广泛的协商，并确保航空气变组报告中所述观点不偏不倚。他建议并得到一致同意，应由航空气变组秘书草拟报告，其后主席和副主席将对其进行充分协商。

28. 关于目标制定组的职权范围，一位成员建议，应在第三段“关于”一词之后添加“尤其是”一词，读作“关于尤其是燃油效率趋势”。另一位成员建议“和时间框架”一词应插入到该段末尾。一位成员提议应删除“全球的”一词，仅仅提及“理想目标”，并应在“碳中和”一词之后添加“对于那些选择如此行事的国家”一语。两位成员支持插入上述词语，而另外两位成员则表示反对，认为现有措辞“对范围做出评估”之中已囊括了这一思想，“对范围做出评估”可以涵括对上述目标适用性的考虑。他们认为职权范围应当宽泛和公开，所提出的观点应在工作组内提出。之后，有成员建议，“全球的”一词应替换为“可选的”一词。关于这一点，主席澄清说其目的是对范围做出评估，以制定一个“总体的”行业碳中和全球理想目标，而不是一个“逐个国家的”全球理想目标。一位成员建议，作为一种折衷，应将“认识到它应适用于具有足够能力的国家”一语添加在“碳中和”一词之后。另一位成员支持此提议。之后，曾提议添加“对于那些选择如此行事的国家”一语的成员建议，作为一种备选方案，第三段应修改为“对范围做出评估，以促进选择碳中和的那些国家的全球理想目标的实现”。根据各位成员在航空气变组对2009年2月16日召开的协调会议的讨论摘要草案进行审查期间所发表的意见，主席建议并经一致同意，第三段应修改为：“对附加目标和陈述进行评估，以表明对处理包括碳中和形式在内的排放问题的强烈愿望”，从而与摘要草案的第二段保持一致（参见上文第19段）。职权范围得到批准，但以作出此项修改为条件。众所周知，上述第三段并不意味着所有国家均会同意碳中和形式的全球理想目标。

29. 关于经济措施工作组，有成员提出建议，并得到航空气变组的同意，该工作组应更名为“基于市场措施工作组”，以便与国际民航组织的术语保持一致。达成一致意见的还有职权范围第一段里的“经济措施”一词将替换为“基于市场的措施”，并删除同一段里的“进一步的工作”一词。航空气变组批准了职权范围，但以作出这些修改为条件。

30. 有成员建议，两个工作组，特别是基于市场措施工作组应该通过航空运输行动组 (ATAG) 与行业实行进一步互动，对此，主席指出，尽管这是一项有益的建议，但应当由工作组决定是否以及如何与行业进行此种接触，而不是将该事项纳入工作组的职权范围。

31. 本讨论摘要附录C和D中载有这两个工作组职权范围的修订文本。

32. 各成员经过协商，商定目标制定组和基于市场措施工作组的成员构成如下：

目标制定组：美国和巴西担任联合主席

澳大利亚（顾问）、中国、法国（顾问）、德国、印度、日本、南非和联合王国作为参与国

基于市场措施工作组的联合主席待定

澳大利亚、巴西（顾问）、加拿大、法国和美国（顾问）作为参与国

33. 主席强调不仅航空气变组的成员而且航空气变组的顾问均参与其中是十分有益的,他表示各工作组仍然欢迎新的成员加入。

议程项目1: 行政事项

航空气变组第四次会议以及审议航空气变组提出的行动方案的高级别会议的时间安排

34. 关于上一次会议上就重新安排航空气变组第四次会议的会期所提出的观点,理事会主席指出,可以在2009年5月的最后一周而非2009年6月1日至3日召开该会议。如果航空气变组考虑在其他时间召开会议,则有必要与秘书处进行商议。主席认为,最好将航空气变组第四次会议的会议时间提前一周至2009年5月的最后一周,尽管航空气变组完成工作的时间压力很大,其部分压力来自大会第A36-22号决议附录K中要求召开的高级别会议。关于这一点,他指出航空气变组由15个成员国组成,其中许多成员国与理事会的36个理事国相重叠,所以国际民航组织190个缔约国中的大部分国家并没有参与航空气变组进程。因此,在将航空气变组所设想的行动方案提交给2009年12月于哥本哈根召开的《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议之前,有必要让这些国家注意到该行动方案。

35. 航空气变组秘书强调,有必要记住:如果航空气变组第四次会议按照计划于2009年6月的第一周召开,高级别会议按照提议于2009年9月的第一周召开,则等到航空气变组的最后报告翻译完成并提供给各个国家之时,高级别会议的与会者将没有时间提交工作文件供翻译。他建议,按照经压缩的时间安排,航空气变组第四次会议的报告仅用英文发布,使得高级别会议的与会者将有一周或两周的时间提交工作文件供翻译。航空气变组的秘书指出,如果高级别会议于2009年10月的第二周而非按照提议于2009年9月的第一周召开,则该会议将有更多的筹备时间。然而,由于预计将于2009年12月于哥本哈根召开《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议,因此高级别会议的报告最终完稿并提交给理事会的时间将会减少。

36. 在接下来的讨论中,一位成员表示最好于2009年5月的最后一周召开第四次会议并于2009年10月的第二周召开高级别会议,从而让航空气变组第四次会议有更多的时间完成其工作。另一位成员认为,2009年5月最后一周召开航空气变组第四次会议会给航空气变组施加太大的压力,因此建议推迟至2009年6月底召开。如果这意味着在《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议召开之前,将没有时间召开一次高级别会议,则可以考虑在此之后召开该会议。在提到在《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议之后举行高级别会议有一些可取之处时,他指出这样做会让航空气变组更全面地了解针对《京都议定书》第二承诺期所开展的谈判。另外两位成员支持高级别会议在《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议之后举行,因为这样将有助于航空气变组开展其审议工作。一位成员发言反对在《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议之后举行高级别会议,强调国际民航组织各缔约国有必要在向《联合国气候变化框架公约》第十五次缔约方会议提交航空气变组的行动方案之前认可该方案。另一位成员表示赞同此观点。

37. 理事会主席提醒航空气变组,理事会已依据大会第A36-22号决议附录K执行条款2a)中所陈述的第36届会议的指示设立了航空气变组。他指出理事会会在拟议中的高级别会议召开之前审议航空气变组第四次会议的报告。理事会将在其即将召开的第186届会议期间决定高级别会议的召开日期。如果航空气变组提出建议并且理事会也同意高级别会议于2009年10月举行,则理事会将不得不在其第187届会

议期间 (2009年6月8日至7月3日) 审议航空气变组第四次会议的报告, 因为它的188届会议要到2009年的10月/11月才能举行。理事会主席强调指出, 尽管航空气变组对高级别会议会期安排所持的意见对理事会来说很重要, 但做出最后决定的将是理事会。

38. 理事会主席着重指出, 根据理事会及其他机构的会议安排, 可能消除对航空气变组第四次会议会期安排所产生的担忧的最佳办法, 是将会期从2009年6月1日至3日提前到2009年5月的最后一周。这样航空气变组第四次会议将有大约3个月的时间完成其任务。另一种可能性是在2009年6月的第二周举行, 并重新安排拟于此时召开的理事会会议的日期。航空气变组第四次会议的报告仍将不得不在理事会第187届会议期间提交给理事会审议。理事会主席强调航空气变组有必要现在决定其第四次会议的日期, 以便理事会在讨论高级别会议的日期时可对其予以考虑。他指出, 关于这一点, 理事会可以原则上决定高级别会议将在2009年10月的第二周举行。

39. 主席强调指出, 将航空气变组第四次会议的会期改为2009年6月的第二周并不能解决问题, 原因是联合国气候变化框架公约的下设机构将于2009年6月1日至12日开会。对于所提出的某一问题, 他澄清到, 航空气变组第四次会议的会期安排将不会影响高级别会议的会期安排, 因为高级别会议仍有可能在2009年9月的第一周或2009年10月的第二周举行。航空气变组秘书指出, 航空气变组第四次会议的会期改为2009年6月的第二周, 会压缩各国可用于阅读航空气变组报告及向高级别会议提交文件的时间。

40. 根据讨论情况, 大家一致同意航空气变组第四次会议将于2009年5月的最后一周召开, 除非2009年2月26日之前有成员通知航空气变组秘书出现了会期冲突, 在此情形下, 会选择另一会期。无任一成员发出此种通知将被视为接受该会期。

选举航空气变组第四次会议主席和副主席

41. 根据M.A. Jamjoom机长 (沙特阿拉伯) 的提名, 航空气变组选举G. López Meyer先生 (墨西哥) 为第四次会议主席, J. Doherty先生 (澳大利亚) 为副主席。

会议闭幕

42. 当值主席感谢理事会主席对航空气变组进程的一贯支持, 感谢译员提供的出色帮助, 感谢航空气变组秘书处, 特别是航空气变组秘书及其工作人员的不懈努力, 并感谢航空气变组各与会者做出的宝贵贡献。

— — — — —

APPENDIX A

Draft for Discussion

A way forward in the GIACC process
(19/2/09)

GIACC acknowledged the principles of non-discrimination and equal and fair opportunities to develop international aviation set forth in the Chicago Convention, as well as the principles and provisions on common but differentiated responsibilities and respective capacities under the UNFCCC and the Kyoto Protocol. ICAO and its Contracting States will strive to limit or reduce the impact of aviation greenhouse gas emissions from international aviation on the global climate.

GIACC recommends a strategy based on global aspirational goals. Agreement was reached to pursue goals in the form of fuel efficiency. Further consideration will be given in GIACC/4 to the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including goals for carbon neutrality.

Under the recommended strategy, goals would not attribute specific obligations to individual States. The different circumstances, respective capacities and contribution of developing and developed States to the concentration of aviation GHG emissions in the atmosphere will affect how each contributes to the global goals. ICAO will provide a basket of measures from which States may choose including measures to facilitate access to assistance, particularly for developing countries.

ICAO will develop and implement a mechanism under Article 67 of the Convention to collect annually from States monitoring and implementation data that measures and evaluates progress towards achieving these global aspirational goals. ICAO will provide technical assistance in the reporting process, particularly to developing countries.

The progress achieved on a global level will be reported by ICAO on a triennial basis.

Conclusions from GIACC/3	ICAO Secretariat Tasks	Deadline
1 ICAO Secretariat should further explore the communication and coordination between IMO and ICAO	ICAO Secretariat will explore and report the status	GIACC/4 and on-going (Jun 2009)
2 GIACC noted the importance of effective presentations at COP15 of GIACC's work from ICAO and States	ICAO Secretariat, building upon GIACC work, to prepare material and present it at COP15	COP15 (Dec 2009)
3 ICAO will develop a reporting mechanism under Article 67 of the Convention to annually collect traffic and fuel consumption data from Member States	ICAO Secretariat, in coordination with CAEP, will explore ways of enhancing collection of data, formats, etc. necessary to measure emissions performance, taking into account existing guidances	GIACC/4 and on-going
4 ICAO Secretariat should continue to provide technical assistance to States in the reporting procedures	ICAO Secretariat will explore the technical assistance for States on data collection, monitoring and reporting	GIACC/4 and on-going
5 The progress achieved on a collective global level will be reported by ICAO (Not yet discussed in detail)	ICAO Secretariat will support and report the progress to other fora	GIACC/4 and on-going
6 ICAO Secretariat agreed to research ICAO's role in the 1970s oil crisis and report back to GIACC/4	ICAO Secretariat will report back to GIACC/4	GIACC/4

	Conclusions from GIACC/3	CAEP Tasks	Deadline
1	Timeline will use 2012, 2020 and 2050 in line with IPCC, and requests information from CAEP on environmental trends/goals assessment	(CAEP's timeline is 2016, 2026 and 2036). CAEP will provide information for 2012, 2020 and 2025 based on interpolation of existing data. It can make an outline of possible scenarios based on broad brush assumptions for 2050 including what would happen under different alternative fuels uptake	GIACC/4 (Jun 2009)
2	CAEP is asked to address the development of a new efficiency metric that takes into account alternative fuels	CAEP will further explore the fuel efficiency metric that could take into account the net life cycle environmental benefits of alternative fuels	Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)
3	CAEP is asked to consider fuel conversion factors between existing fuels and potential biofuels	CAEP will advise on the timing for undertaking this task, with interaction with IPCC, our initial expectation is that this could be done by 2013 but it depends on rate of development of alternative fuels	Initial view by GIACC/4, and completed by CAEP/9 (2013)
4	To ensure consistency for average passengers weight across carriers on a route was identified as a possible topic for review by CAEP	CAEP will consider the possible average weight for passengers	Initial report to GIACC/4
5	Secretariat is asked to raise with CAEP the question of setting a CO2 Standard	CAEP will consider the case for developing a CO2 Standard for aircraft engines, recognising the interest shown in GIACC	Initial view by GIACC/4, and respective work may be included in CAEP/9 task
6	CAEP is asked to consider the GIACC-WG2 report in setting priorities for related tasks such as the update of Circular 303	The GIACC menu of measures provides indication of high level options and will be brought to the attention of CAEP. CAEP is working on the new guidance updating Circular 303, and studies on Market-Based Measures.	Progress report on documents by CAEP SG (Jun 2009); Documents to be published after CAEP/8 (Feb 2010)

APPENDIX C

GOALS DEVELOPMENT GROUP

Chairs: Nancy Lobue (USA), Marcos Vinicius Pinta Gama (Brazil)

TERMS OF REFERENCE

- For the short term global aspirational goal for, *inter alia*, fuel efficiency, review available data to determine whether the 2% per year indicative figure supported at GIACC/3 is the most appropriate;
- Progress the development of possible medium and long-term global aspirational goals based upon fuel efficiency in consultation with CAEP and on consideration of available data on industry trends and relevant forecasts;
- Assess the scope for additional goals and statements to indicate a strong ambition for addressing emissions, including in the form of carbon neutrality;
- Review other goals provided by industry and others with respect to level of ambition for addressing emissions from international aviation.

DELIVERABLES

- A Report to GIACC/4 with options and supporting information.

Members:

Mr. Schmidt (Germany) and Mr. Bilas (Adviser of Germany)
Mr. Dierikx (Netherlands)
Mr. Bekebrede (Adviser of France)
Ms. Mpumi Mpofu (South Africa)
Mr. Takiguchi (Japan)
Mr. R.P. Sahi (India)
Mr. Southgate (adviser Australia)
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Dr. Demuren (Nigeria)
Mr. Lopez Meyer (Mexico)
Mr. Silveira (Adviser to Brazil)

MARKET BASED MEASURES WORKING GROUP

Chairs: Mr. Paul Schwach (France)

TERMS OF REFERENCE

- Explore options on Market Based Measures to assist a program of action to address emissions from International Aviation having regard to:
 - recent announcements of industry proposals and different scenarios available;
 - work already conducted within ICAO and the importance of avoiding duplication;
 - explore the scope of what can be achieved through market-based measures and related metrics;

DELIVERABLES

- Report advising GIACC/4 on options for further work.

Members:

Mr. Burleson (Adviser to US)
Ms. Gravitis-Beck (Canada)
Mr. Doherty (Australia)
Mr. Fajardo (Adviser to UK)
Mr. Wang Zhanbin (China) and Mr. Sun Guoshun (Adviser to China)
Mr. Shimizu (Adviser to Japan)
Mr. Luis Brettas (Adviser to Brazil)