



国际航空与气候变化组 (GIACC)

第四次会议

(2009年5月25日至27日, 蒙特利尔)

讨论摘要 —— 第2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

对制定目标工作组 (WG4) 的报告及其相关介绍的讨论

1. 在回答关于工作组报告 (WP/2 号文件) 所载的全球中期和长期理想目标的问题时, 第 4 工作组的联合主席指出, 业界建议在中期范围内, 将现役机队燃油效率平均每年进一步改进 1.5%。在讨论更为宏大但又切实可行的目标时, 第 4 工作组商定将 2% 作为中期和长期的底线。她指出, 虽然历史上已有实现 2% 的先例, 但这需要采取持续不懈的行动。联合主席忆及了上世纪 70 年代、80 年代和 90 年代推出的新技术, 她指出各方承诺要继续推行与空中交通管理程序相关的新技术、基于性能的导航等, 这就构成了小组所提议的 2% 底线的基础。她注意到, 中期实现 2.5% 的上限和长期实现 3% 的上限确实都是雄心勃勃的目标, 并指出, 之所以提出这些目标是因为一些国家很想推动碳削减技术并使其成熟, 进而将其更快地推入市场。那些想通过各种方案来实施此类技术的国家, 可能能够实现达到上述百分比的燃油效率改进。小组决定提议一定幅度的百分比, 而非一刀切的 2% 的目标, 以使各国有机会通过使用, 除其他外, 代用燃料和基于市场的措施, 实现更为宏大的目标。联合主席进一步澄清指出, 小组同意, 中期和长期全球理想目标需要虑及发展中国家的需求。

2. 一位成员虽然支持就第 4 工作组提议的解决目标这一困难问题的办法所达成的共识, 但他问及需要采取何种行动, 以便从短期燃油效率改进 2% 增至长期效率改进 3%。他指出, 在他结束会议回国之际, 他的国家政府将会询问, 如果可以实现 3% 的目标, 为什么没有将其定为短期 (2012 年) 目标, 如果短期内无法实现 3% 的目标, 则需要采取哪些额外行动以在长期范围内实现这一目标。这位成员注意到目前某些方案业已展开, 例如 Sesar (单一欧洲天空空中交通管理研究) 和 NextGen (下一代航空运输系统), 以及关于未来航空器的研究活动。但他问及, 是否需要通过那些方案实现 3% 的燃油效率改进, 或者需要采取某些其他办法, 例如生物燃料。他认为第 4 工作组未能解决将 2020 年或 2025 年作为实施中期目标的目标日期这一僵持问题, 实在令人遗憾, 并强调指出这一点削弱了其提议。虽然他并没有任何偏好并且可以支持这两个日期中的任何一个, 但他更希望航空空气变组规定一个具体的中期目标实现日期, 而不是 2020/2025 年的日期范围。这位成员还问及燃油效率改进 3% 的长期目标和更为宏大的碳平衡发展的目标是如何表述的, 他指出, 他的理解是将通过使用生物燃料和基于市场的措施来弥合这两个目标之间的差距。

3. 第4工作组联合主席忆及，工作组建议中期燃油效率改进2%至2.5%的幅度，她指出，各位成员认为2%是可以实现的；2.5%的目标是基于那些希望通过实施新技术和空中交通管理程序来展现更大理想的国家的意见。这一目标并未涵盖使用生物燃料和基于市场的措施。这些办法将用于实现更为宏大的目标。关于实施中期目标的目标日期问题，联合主席指出，工作组内对于与联合国气候变化框架公约（UNFCCC）进程保持一致很感兴趣，该进程使用2020年作为中期的目标日期。鉴于各国有可能追求实现更大的理想以及已经花费了较长时间将某些新技术推入市场的事实，因此也提出了2025年的目标日期。联合主席强调指出了第4工作组未能解决这一问题，她表示，可以在2009年12月联合国气变公约缔约方会议第15次会议（COP15）之后再重新审议目标实施日期。

4. 一位成员认为，国际民航组织最好能够明确指出，在联合国气变公约2020年的时间框架内，航空部门在中期范围内能够实现哪些具体和有意义的目标，并且阐明如果选择2025年作为时间框架则能够实现哪些更为宏大的目标。

5. 另一位成员认为所有这些数字目前仅仅是初步数字，他强调指出，在真正将目标付诸实施之前是无法确认这些数字的。他认为应该保留在2012年之后审查和调整这些数字的可能性，因为届时应已了解到至少是否可以实现短期目标。2012年，国际民航组织可以决定航空部门在2020/2025年的中期范围内能够实现哪些目标。虽然这位成员认为，中期而言2025年是最为适当的目标日期，因其给予各国和国际航空界15年左右的时间将诸如有关空中交通管理的新技术投入使用，但他强调指出，为折衷和达成共识之目的，应该将2020/2025年的时间范围保持为中期的目标日期。

6. 一位成员表示同意这一意见，并提议增加案文，规定根据未来的发展情况，尤其是技术进步的情况，当本组织能够更好地确定是否能按提议的数量削减油耗时，对数字进行审查。他指出，可以根据第1号信息文件（直至2050年的全球航空二氧化碳排放预测）来进行修订。

7. 航空气变组秘书随后比较了航空环保委员会模型建造和数据库工作队（MODTF）设想1至6（IP/1号文件）、美国的设想B（IP/12号文件）和国际航空运输协会（IP/6号文件）关于使用2006年基线年的燃油消耗提案。他指出，建模和数据库队估计2006年燃油消耗将达到1.87亿吨。航空气变组秘书忆及，设想1（无为论），即最糟情况设想，设定没有任何超过现有技术的航空器技术改进，对通信、导航和监视/空中交通管理的投资或诸如NextGen（下一代航空运输系统）和Sesar（单一欧洲天空空中交通管理研究）等规划举措方面也不会带来任何改进。设想6（乐观估计的技术和运行改进）则是朝着另一个方向的极端设想：它假设，除了最新的通信、导航和监视/空中交通管理举措之外（包括下一代航空运输系统和单一欧洲天空空中交通管理研究），2006年之后直至2036年投入机队的所有航空器每年乐观估计的燃油消耗改进率为1.5%，而到2016年、2026年和2036年，乐观估计的整个机队额外运行改进率则分别为3.0%、6.0%和6.0%。航空气变组秘书指出，根据美国的设想B，对短期目标进行了调整，以反映出经济下滑情况。在新型航空器改进方面出现了令人乐观的趋势，其改进率每年为同样的1.5%，美国的这一运行高效是在大约5年之后，在全球范围内体现出来的；此外，燃油价格一度很高，由于通过票价将油价转嫁给消费者，导致需求下降。他注意到，如果使用2020年作为中期目标的目标日期，则按照建模和数据库队的设想1，预期2020年油耗增长将占2006年油耗的88%；换言之，燃油消耗将增一倍。按照建模和数据库队的设想6，油耗将增加63%。美国的设想B则估计为29%。国际航协提议其航空公司成员实现碳平衡，虽然它们尚未就目标日期（2020年或2025年）达成一致。

8. 航空气变组秘书指出,按照建模和数据库队设想 1,2050 年油耗增长量将接近 2006 年油耗量的 8 倍。但是他注意到,航空气变组一致认为,由于航空业的性质本身就是持续改进,因此这并非一项合乎实际的设想。根据设想 6(最为乐观的设想),届时油耗增长量将是 2006 年油耗量的 3 倍。根据美国的设想 B,油耗量将增加 72%。航空气变组秘书忆及,在此背景之下,根据国际航协的提议,航空部门计划比照 2005 年的水平,将其 2050 年净二氧化碳排放量集体削减 50%。

9. 航空气变组秘书注意到环境界着重于降低二氧化碳的大气浓度,他指出,为了降低二氧化碳的大气浓度,有必要削减从各个来源释放到大气中的二氧化碳总量。但是在供航空气变组第 4 次会议审议的各项提案当中,唯一一项能够减少二氧化碳总排放量的提案是国际航协的提案,其时间框架为 2025 年至 2050 年,届时其航空公司成员将能跨过碳平衡门限,实现真正的减排。他强调从各个设想的预期结果角度思考各个设想是如何相互关联的,这一点十分重要。

10. 第 4 工作组联合主席认为,这一比较似乎是将两种截然不同的事情混为一谈。国际航协提议在长期范围内,比照 2005 年的水平,将其 2050 年净二氧化碳排放量削减 50%,同时国际航协还提议短期内燃油效率平均每年改进 1.5%,中期内燃油效率平均每年进一步改进 1.5%,这事实上低于第 4 工作组讨论的任何内容。秘书的比较似乎让人感到国际航协比航空气变组更为雄心勃勃,而事实恰恰相反。

11. 航空气变组秘书同意,国际航协的设想包含超越技术领域的其他要素,他忆及,航协在其文件(IP/6 号文件)中提出了对代用燃料何时能够进入市场的看法。他强调指出,环境界将根据短期、中期和长期范围内削减了多少航空温室气体排放量,对国际民航组织和航空部门进行评价,无论其实现减排所用的各种方式为何(技术、运行改进、空中交通管理效应等)。航空气变组秘书强调指出,如果航空气变组仅仅在每年燃油效率改进比率的基础上考虑技术问题,则油耗量会显著增长,除非或直到小组也如同国际航协那样考虑其他某些活动,或考虑一个更为积极进取的技术目标。

12. 一位成员表示欢迎这种做法,因为很显然,无论航空气变组制定出哪些目标,不仅是缔约方会议第 15 次会议,而且国际航空界和整个世界都会将其比照业界的目标来进行评估。他主张小组所建议的目标不得低于业界认为可以实施的目标,并强调指出,尽管这样做可能很困难,但是航空气变组应该尝试将业界已经纳入其设想的要素增加进去,即燃油效率、技术和运行的改进,加上代用燃料和基于市场的备选方法,并决定这是否至少匹配业界的期待。

13. 航空气变组秘书通过他最近与航空业界代表的谈话注意到,业界的愿望是希望航空气变组的进程使它们能够通过国际民航组织进行工作,实现其目标并实现碳平衡。他强调指出,在讨论航空气变组的全球理想目标时,需要牢记国际航协是由 226 个航空公司为成员组成的,占所完成的国际收入客公里的 93%。

14. 第 4 工作组联合主席强调指出,工作组认识到仅仅靠燃油效率是无法实现碳平衡增长的。

15. 一位成员指出,航空气变组从一开始就认识到其面临的挑战,即显示出其理想目标至少与小组成员各自所在国家的业界目标是同样宏大的(如果不是更为宏大的话)。她坚持认为国际航协的目标与航空气变组可能提议的目标之间的差距正在显著缩小,她强调有必要看到小组建议的案文,以确定协商一致的程度。该成员强调指出,如果国际民航组织的燃油效率数据比国际航协的数据更为精确,则有待通过基于市场的措施和生物燃料解决的差距将会较小,这是因为通过燃油效率方法应已实现超出国际航

协预计的成绩。她仍然认为，长期而言在燃油效率增益和某些更为宏大的较长期目标之间将存在差距，但这不应妨碍航空气变组制定此类目标。

16. 另一位成员注意到各项数据和预测之间的差距很大，他认为现在决定哪些预测最为可靠并构成向前迈进的坚实基础未免为时过早，需要进行进一步的研究。他指出大家常说航空气变组应该采纳更加积极或宏大的目标，但他强调不应在没有坚实基础的情况下如此行事。该成员同意小组应该将重点放在近期内可以做得更好的事情上，他指出今后在条件允许的情况下，可以采纳更为宏大的目标，既更加切实可行，又更具效率。他强调指出，如果航空气变组在没有科学基础的情况下即就此类目标做出决定，则这一决定不会具有很强的说服力，也不会得到各国政府的接受。

17. 一位成员同意第 4 工作组联合主席的意见，即气变组秘书的比较是将不同事情混为一谈，他强调指出，建模和数据库队的设想 6（乐观估计的技术和运行改进）估计 2050 年油耗增长 290%，这一估计并未虑及基于市场的措施和生物燃料的影响。他强调各国政府都有责任并希望在处理气候变化问题方面向前迈进，他指出大家都在提出雄心勃勃的数字。航空气变组正在讨论的内容是切实可行的，并且将对全球气候变化产生影响。

18. 该成员认为，所谓缔约方会议第 15 次会议将根据航空气变组的行动方案来评判国际民航组织实属一种错误概念，他强调指出，情况恰恰相反。国际民航组织应该根据缔约方会议第 15 次会议通过的整个经济范围的措施，来审查其航空部门的行动方案。他同意应该根据技术进步情况对航空气变组的全球理想目标定期进行审查，并强调可以将这一想法保留在小组的行动方案中。该成员支持第 4 工作组报告中所提议的以燃油效率形式体现的全球理想目标，并同意有必要向公众强调指出，将会采取额外措施以对该文件中列举的数字产生积极影响。

议程项目 1：行政事项

工作安排

19. 根据吉原先生（中国）的要求，主席同意他的顾问孙国顺先生可以直接参加小组对航空气变组报告草案的讨论。

议程项目 4：讨论以前各届会议确定的任务并编制向理事会提交的报告以完成进程

讨论航空气变组的报告：对建议的行动方案的初步审查

20. 小组随后初步审议了航空气变组题为“航空气变组建议的行动方案摘要”的报告草案第 1 节。这一节很大一部分都摘自航空气变组第 3 次会议协商一致通过的“航空气变组进程的前进之路”文件（参见 GIACC/3-SD/3 号讨论摘要附录 A）。会议指出，第 4 和第 5 工作组已经起草了措辞，将纳入上述第 1 节以及第 2 节（建议）和第 3 节（叙述部分）。

21. 小组同意，第 1 节的标题应改为“航空气变组建议的行动方案”。在随后进行的逐段深入审议过程中，提出了许多修改，下面列出了最具实质性的修改。后来又將所提议的修订尽可能予以归纳，小组并在下一天就此进行了进一步的讨论。

第 1 段

航空气变组达成了普遍一致，即国际民航组织及其各缔约国应该努力限制或减少国际民用航空产生的航空温室气体排放对全球气候的影响。

小组同意需要一个措辞有力、引导性强的段落，表明小组认识到这一问题的重要性，并且了解行动方案的必要性，以及采用更强烈、更面向行动的措辞的必要性，以在读者当中引起更大反响。小组还同意有必要纳入第 3 段提及的不歧视和共同但有区别的责任原则，用以指导限制或减少航空温室气体排放影响的行动。会议的理解是，在第 1 段即阐明上述原则，就不必在随后各段重复提及，因其适用于行动方案的整个案文。提议了三个替代方法来推介上述原则：“认识到”是大会第 A36-22 号决议附录 K 序言条款 3 所用措辞；“按照”被视为更强烈的措辞；“虑及”则为折衷措辞。

有人建议提及发达国家率先带头处理排放，这是联合国气变公约内气候变化行动常用的一种表述，但鉴于会上表达的意见是不应插入该案文，因为大会第 A36-22 号决议附录 K 没有使用这一措辞，而共同但有区别的责任原则业已涵盖这一内容，因此小组决定将该案文放入括号中。小组强调指出，第一句话应该反映出处理气候变化的共同承诺，随后提及上述原则是认识到并非所有国家都要在同一时间采取同样的行动。

第 2 段

尽管航空部门在燃油效率方面已取得重大改善，但航空气变组认识到全球航空业务量的增长很有可能超过燃油效率改进的效益，平均下来，将造成燃油总消耗量的逐年上涨。需要采取额外的行动，控制这一预计的国际航空油耗增长。

有人提议，鉴于当前全球经济下滑，国际航空非增反缩的事实，应该修改这一段落，提及经济下滑的影响。此外还有人提议应该澄清指出，需要采取额外的行动，处理业务量的预期增长所产生的温室气体排放。

第 4 工作组的联合主席提议，用“国际增长”一词取代“全球增长”一词，以反映出此处仅指国际航空业务量，而非国内航空业务量。此外，第 5 工作组的主席提议在“超过”一词前面插入“显著”一词，以表示如不采取行动将会有重大影响。

第 3 段

航空气变组承认芝加哥公约中规定的不歧视原则和发展国际航空的平等和公平机会的原则，以及联合国气变公约和京都议定书关于共同但有区别的责任和各自的能力的原则和规定。

这一段落与第 1 段合并。

第 4 段

航空气变组建议一项基于全球理想目标的集体努力战略。

有人提议删除“集体”一词，因其含义模糊不清，并且仅反映出各国的共同责任，但未反映出其有

区别的责任。此外还提议修改这一段落，提及实现全球理想目标的努力，以反映出这些目标将会定期得到审查、评估和精炼。

第 5 段

航空气变组商定的短期目标是，国际航空运行现役机队的平均燃油效率每年改进 2%，按每完成收入吨公里的燃油量计算。

有人提议修改这一段落，提及 2012 年作为实现短期目标的商定目标日期。

第 6 段

航空气变组达成协议，就以燃油效率为形式的中长期目标开展工作。[在航空气变组第 4 次会议之后增加最新内容]

小组同意修改这一段落，以提及第 4 工作组的建议，即在 2013 年至 2020/2025 年期间燃油效率每年改进 2%至 2.5%，2021/2026 年至 2050 年期间燃油效率每年改进 2%至 3%。

插入一个新段落

第 4 工作组联合主席忆及，第 4 工作组讨论了将 2000 年和 2005 年作为中期和长期基线的可能性，该联合主席提议增加一个新段落，指出 2005 年为基线年。经指出，业界已经就此选择了 2005 年作为基线。但一位成员坚持认为，在考虑燃油效率逐年改进时，基线并不重要，尽管在考虑较长期目标时基线可能有用。

插入一个新段落

小组同意增加一个新段落，指出将根据科学和技术发展的情况对目标定期进行审查，并且提及为了实现这些目标，需要对技术发展做出大量投资（如同 WP/2 号文件附录 C 所载的建模和数据库队的结束语所述）。一位成员认为不应提及这一审查，他强调这将削弱航空气变组关于目标的结论。

第 7 段

除燃油效率目标外，航空气变组审议了超出燃油效率的额外目标的范围，并审议了表明处理排放的宏大理想的陈述，包括碳平衡目标。[在航空气变组第 4 次会议之后增加最新内容]。

小组同意应该强化这一段落，以反映出它所提出的理想究竟为何。有人提议在宏大理想之后提及附件 1 国家，以便与京都议定书第 2 条第 2 款保持一致，但是鉴于会上表达的意见是，不应将非附件 1 国家排除在实施超出燃油效率的目标以外，因此没有采纳这一提议。一位成员强调指出，航空气变组是在国际民航组织而非联合国气变公约的框架内工作，而国际民航组织框架并未涵盖附件 1 国家的概念。另一位成员强调指出，各国应在各个不同组织内就气候变化问题保持同样的立场。

第 8 段

根据建议的战略，目标将不具体落实为每个国家的义务。不同的情况、各自的能力和历史上发展中国家和发达国家的航空温室气体排放对大气中人为二氧化碳积聚的作用，将决定每个国家在实现全球目标方面应该做出的贡献。

有人提议删除第二句话当中的“历史上”，以便与航空气变组第 3 次会议协商一致通过的“航空气变组进程的前进之路”文件第 3 段保持一致（参见 GIACC/3-SD/3 号讨论摘要附录 A）。

第 9 段

航空气变组建议，理事会应该通过航空气变组制定的一揽子措施，各国可以从中选择，包括便利获得援助的措施，特别是对于发展中国家。航空气变组提供了一张初步表格，说明这一揽子措施，可以通过国际民航组织对其做出进一步发展。航空气变组还建议，国际民航组织应该继续制定并根据需要更新就采纳这些措施给各国的指导。

虽然有人提议修改第一句话，提及可供各国为其国内承运人或业界或市场选择的、或在基于相互同意的行动框架内选择的一揽子措施，但这些提议未获采纳。然而，会议同意提及第 2 工作组的报告（GIACC/3-WP/3 号文件）中列出的各项措施。

为回应一位成员表达的对援助发展中国家的措施提及不够的关注，会议同意纳入上述报告中查明的备选方法。有人提议应该提及制定一种行动机制，援助发展中国家或者向发展中世界提供技术援助（包括在报告过程中提供援助），但会议未予采纳。提出的一项建议，即加入一句话，指出航空气变组还建议各国在没有相互同意的情况下不要对其他国家的运营人采取任何措施，也未获采纳，另一项建议，即加入一句话，反映出联合国气变公约原则，即为对付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（参见联合国气候变化框架公约第 3 条第 5 款），也同样未予采纳。航空气变组第 4 次会议主席就此强调指出，有必要牢记小组工作的范畴，即制定一项行动方案。该方案不是国际原则的清单，也不是业界已经采取或将要采取的行动清单。一位成员对于在行动方案中提及上述联合国气变公约原则而可能得出的推断表示了关切，即一种单方面行动，如果未构成国际贸易上的任意或无理的歧视手段或者隐蔽的限制，就可能是适当的，即使没有一个框架。

插入一个新段落

小组同意纳入一个新段落，以反映出在跨越国界运用市场措施方面仍然存在分歧。

插入一个新段落

小组同意增加一个段落，以反映出第 5 工作组的建议，即建立一项进程，为国际航空基于市场的措施制定一个全球部门框架，同时虑及高级别会议的结论和联合国气变公约缔约方会议第 15 次会议的成果，以便迅速完成这项进程。

插入一个新段落

小组同意根据第 5 工作组的建议增加一个段落，即国际民航组织理事会确保在这一部门框架下，与实施市场措施有关的主要问题得到妥善处理，尤其是（a）充分考虑芝加哥公约中规定的不歧视和平等与公平机会的原则；（b）充分考虑每个国家和地区的具体情况和不同能力；（c）仅选择效果最好、效率最高的措施；（d）促进业界遵守；（e）对市场措施进行协调，不搞重复；和（f）处理地理范围问题。

第 10 段

航空气变组建议，理事会应该要求各国制定并公布行动计划，说明该国建议的做出贡献的办法，并向国际民航组织报备这些计划。

有人提议用“鼓励”一词取代“要求”一词，以反映出为实施全球理想目标采取的行动是自愿性质的。

第 4 工作组联合主席提议进一步修改这一段落，提及向国际民航组织报告的最低门限，例如国际总收入吨公里（RTK）的 0.25%，以便将那些拥有强大的国际航空部门、必须向国际民航组织报备行动计划的国家与那些国际航空部门不够发达而不需要报备的国家区分开来。第 1 工作组已经在其报告（GIACC/3-WP/2 号文件）中提出了这一可能性，气变组第 3 次会议对此进行了审议。会议指出，国际总收入吨公里的 0.25% 这一最低门限将涉及位居前 30 位的国际航空大国（按其国际总收入吨公里的份额计算）。会议还指出，设定一个最低门限是承认有关报告要求对于国际航空部门较小的发展中国家可能造成的负担的一种方式。

鉴于所表达的意见是，这一最低门限将与联合国气变公约当中对附件 1 国家和非附件 1 国家的划分产生矛盾，并且由于是仅仅鼓励各国向国际民航组织报备行动计划，不应规定任何报告标准，因此会议同意晚些时候再恢复讨论这一问题。

第 11 段

航空气变组建议，理事会指示秘书处制定并实施一项根据公约第六十七条的机制，每年向各国收集监测和实施数据，用以衡量和评估实现全球理想目标的进展情况。

这一段未作任何修订。

第 12 段

航空气变组还建议理事会努力制定在报告过程中提供技术援助的办法，尤其是对于发展中国家。

这一段未作任何修订。

插入一个新段落

有人提议在行动计划中插入航空气变组的建议草案 3（“要求航空环保委员会进一步考虑为航空器发动机制定二氧化碳标准”），以体现出国际民航组织处理航空排放的承诺。航空气变组第 4 次会议副主席就此指出，这些建议是辅助措施，用以协助实施行动方案中包含的项目。

环境股股长（C/ENV）兼航空环境保护委员会（CAEP）秘书提请会议注意 IP/2 号文件第 4.1 段，她指出，根据航空气变组第 3 次会议的要求，航空环保委就制定航空二氧化碳标准的问题开展了深入讨论，并且提出下列初步观点：在处理这一问题时，一个主要考虑因素就是，任何标准都应该适用于航空器，而不仅仅适用于发动机；如果某一方法是基于并仅适用于新型航空器，则制定并实施一种精确的方法可能会更容易；必须避免可能促成不当奖励机制和对航空器/发动机开发产生不良影响的衡量基准和方法；并且有必要虑及运行考虑因素，以避免非预期的后果。根据这一澄清，经提议并获小组同意，增加了一个新段落，建议理事会努力为新型航空器制定二氧化碳标准。小组还同意，在审查建议草案 3 时将会进一步讨论这一问题。

第 13 段

国际民航组织应在三年的基础上报告各国在全球一级实现的累积进展情况。

小组同意修改这一段落，指出国际民航组织将在三年的基础上向大会报告进展情况。

讨论航空气变组的报告：对提交给国际民航组织理事会的建议草案的初步审查

22. 小组开始审议航空气变组报告草案第 2 节所载的提交给国际民航组织理事会的建议。

23. 小组同意插入下面的引言段：“航空气变组向理事会推荐这一行动方案，以便在拟议的高级别会议上对其进行审议和审查”。小组还同意增加新的第 1 条建议，内容为“核准行动方案并考虑以下建议的将方案付诸实施的行动”。

建议 1（重新编号为建议 2）

原文

要求航空环保委尽可能按照联合国气变公约的各个期限，调整它报告和预测国际航空和气候变化的期限。

小组接受了这一建议，未作任何修改。

建议 2（重新编号为建议 3）

原文

要求航空环保委制定一个新的燃油效率计量办法，以便最好地反映国际航空在二氧化碳排放方面的实际表现，同时充分考虑因替代燃料的出台而实现的减排情况。

环境股股长指出航空环保委已经在制定一个新的燃油效率计量办法，她建议并经小组同意，对这一段做出修改，要求环保委继续制定这一计量办法。她还强调有必要指明对应的时间框架。航空气变组第 4 次会议主席就此指出，理事会将决定时间框架。小组同意在“制定”一词前面插入“快速”一词，以显示出这一任务的重要性。

经修改的案文

要求航空环保委继续快速制定一个新的燃油效率计量办法，以便最好地反映国际航空在二氧化碳排放方面的实际表现，同时充分考虑因替代燃料的出台而实现的减排情况

建议 3（重新编号为建议 4）

原文

要求航空环保委进一步考虑制定航空器发动机的二氧化碳标准。

小组同意在“制定”一词前面插入“快速”一词，以反映出这一行动的重要性。航空气变组第 4 次会议主席提议并经小组同意，在括号中纳入行动纲领新的相关段落中所用的措辞，以及在讨论过程中所提议的措辞，并在晚些时候恢复讨论这一问题。

经修改的案文

要求航空环保委进一步考虑制定航空器发动机的二氧化碳标准。[航空气变组还建议理事会[指示航空环保委研究]努力为新型航空器制定二氧化碳标准[的可行性]]。

建议 4（重新编号为建议 5）

原文

要求航空环保委进一步探索代用燃料的净循环周期环境效益，制定能够可靠地量化其效益的方法，并在有关资料出现以后将其纳入现行燃油效率计量方法。

环境股股长提出了一项提议并得到若干名成员支持，她提议删除这一建议，因其内容已在建议 3 中得到涵盖，而代用燃料的循环周期问题正由航空环保委以外的实体，例如美国商业航空代用燃料举措（CAAFI）、欧洲代用燃料和航空能源可持续方法（SWAFEA）和政府间气候变化专门委员会（IPCC）予以处理。秘书处将向航空环保委提供关于代用燃料的循环周期分析的资料，用于制定燃油效率计量方法。一些成员反对删除建议 4，并提出一项替代办法，即要求航空环保委获得关于代用燃料的净循环周期环境效益的数据，并在国际民航组织内部予以提供。会议同意将这一建议放在括号中。

经修改的案文

[要求航空环保委从其他有关组织收集关于代用燃料的净循环周期环境效益的数据，并提供给国际民航组织。]

建议 5（重新编号为建议 6）

原文

要求航空环保委确定一个标准的旅客平均重量（对某一特定航线的所有承运人一体适用），用以进行燃油效率计量。

对这一建议没有做出修改。

建议 6（重新编号为建议 7）

原文

责成国际民航组织秘书处根据公约第六十七条授权，制定并实施一种机制，每年向各国收集监测和实施数据，用以衡量和评估实现这些全球理想目标的进展情况。

对这一建议没有做出修改。

24. 航空气变组同意在下一天的会议上继续审议其建议草案。

—完—