



国际航空与气候变化高级别会议

2009 年 10 月 7 日至 9 日，蒙特利尔

议程项目 2：实现减排的战略和措施的提案

阿拉伯埃及共和国作为一个发展中国家对 民用航空排放权交易的看法

（由埃及提交）

摘要

本文件介绍了阿拉伯埃及共和国作为一个发展中国家对民用航空排放权交易的看法。该文件提出了埃及在此方面以及针对国际民航组织将向 2009 年 12 月在哥本哈根召开的联合国（气候变化）会议提交的工作文件的建议。

会议的行动在第 7 段。

1. 引言

1.1 埃及民用航空界重视在当地、地区和全球各级保护环境；以此为基础，阿拉伯埃及共和国愿意遵守国际民航组织的标准，藉以在全球范围保持航空运输业协调一致的系统。

1.2 减排问题与联合国气候变化框架公约（UNFCCC）和京都议定书紧密相关，应该指出，发展中国家不在京都议定书项下的减排承诺之列，该议定书要求发达国家通过国际民用航空组织处理国际民用航空的排放问题。

1.3 京都议定书将民用航空业排除在二氧化碳限制程序之外，也排除了从市场购买排放权交易证书来满足业界的排放需求的可能性。

2. 发展中国家的全球民用航空活动

2.1 发展中国家的国际民用航空活动无论就其航空业务量而言，还是就其飞行机队而言都很有

限，一个大国的一个机队所拥有的航空器数量即等于发展中国家机队合计拥有的航空器数量。

2.2 发展中国家的许多运营人没有经济能力来定期和在短期时间内对其机队进行更新换代，尤其是在经历了全球金融危机及其对这些国家产生的负面影响之后更是如此。然而，某些发展中国家的机队实施了许多现代化方案，以遵守国际民航组织作为国际规章而通过的关于环境保护的标准和建议措施。

3. 背景

3.1 对环境的关切代表了日益重要的优先地位，尤其是涉及温室变暖现象和温室气体的增加，这促使世界上绝大部分国家以及关注环境事务的各个组织都在努力查明温室气体的各种原因，许多科学家都认为温室气体加剧了温室变暖现象。

3.2 某些单个国家或国家集团组成联盟共同采取行动，它们最近正在寻求将民用航空部门及其他部门纳入排放上限限制系统，并将其纳入排放权交易框架之内。

3.3 国际民用航空组织大会第 36 届会议敦促各缔约国避免单方面施行航空器气体排放交易，并且应在这些国家事先达成协议之后方可实行，并通知国际民航组织。

3.4 民用航空对气体排放的影响目前没有超过全球排放量的 2%。

3.5 京都议定书迄今为止将航空业排除在环境目标之外，该议定书将于 2012 年年底失效。联合国将于 2009 年 12 月在哥本哈根召开气候变化会议，届时联合国将讨论京都后的标准。

4. 发展中国家与民用航空排放权交易的实行

4.1 国际民航组织缔约国受芝加哥公约的约束，而芝加哥公约没有包含任何明确处理排放收费的规定。但它却包含一条规定，即第十五条，其中包括，除其他外，关于收费的下列案文：

- a) 规定了对于任何缔约国的航空器使用机场和空中航行设施收费的不歧视原则。
- b) 规定了不允许对一缔约国的任何航空器仅因给予经过或进入或离开其领土的权利而征收任何规费、捐税或其他费用。

4.2 第十五条适用于对进入或离开或经过为国际航空公司开放的机场所征收的费用，第十五条最后一句话尤其涉及仅因给予经过或进入或离开其领土的权利而征收的费用。

4.3 根据由理事会各项决定的解释并通过各国长期适用第十五条其他内容的做法，禁止收取这些费用，除非其以成本为基础并且与提供民用航空服务和设施相关（参见理事会 1996 年 12 月 9 日在其第 149 届会议第十六次会议上通过的关于环境收费和税收的决定，以及《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》（Doc 9082 号文件））。

4.4 如果这些收费仅仅与排放量相关，则芝加哥公约第十五条可予以禁止，因为这些收费与设施

或服务或损害修补费用没有关系，因此不符合芝加哥公约。

4.5 如果这些收费仅与消耗的燃油量相关，则芝加哥公约第十五条将予以禁止，这是因为这些收费与设施或服务或损害修补费用没有关系，因此不符合芝加哥公约。

4.6 以燃油量为基础征收排放费本身就是燃油税，使其从法律上不符合第二十四条，该条规定航空器所载的燃料应免纳关税、检验费或类似的国家或地方税款和费用。

5. 实行民用航空排放权交易对发展中国家的影响的指标

5.1 鉴于发展中国家在全球一级对民用航空污染的影响十分有限，因此，对这些对损害的责任微乎其微的国家强加沉重的财务负担是不公平的，考虑到这些国家经济的脆弱性、燃油价格的大幅飙升以及全球金融危机对这些国家经济的影响，其费用十分昂贵。

5.2 对于地面交通手段不甚有效的许多发展中国家而言，航空运输被看作是其总体水平和经济水平的一个至关重要的必要成分。排放权交易的严格环境规则可能会导致限制发展这些交通手段，从而威胁到这些国家在国家与国际一级的经济利益和贸易活动。

6. 建议

6.1 环境保护是一项全球关切，这是因为它与人类的未来密切相关。因此，这是一项大家的关切，但事实上，发展中国家的经济现实则要求采取一种切实可行的、科学和全球做法来处理民用航空排放权交易，能够顾及运营人的利益、发展中国家和其他国家人民的利益。因此，埃及强调指出在国际民航组织将向 2009 年 12 月在哥本哈根召开的联合国气候变化会议提交的工作文件当中纳入下列建议是十分重要的：

- a) 国际民航组织应该是制定关于国际民用航空排放权交易的全球做法的唯一论坛，各缔约国应该通过国际民航组织处理任何与民用航空环境相关的问题。国际民航组织在这方面做出的决定必须对各缔约国具有约束力。这一做法应该顾及发展中国家的经济状况。
- b) 埃及确认不应就京都议定书结束之后将航空业纳入环境目标这一事项，包括关于气体排放交易的做法，做出任何决定。
- c) 确认不应由少数国家或一个国家集团就民用航空排放权交易问题单独做出决定，这可能会对其他国家产生不利的经济影响，尤其是不应由某些国家或某些国家集团就航空排放权交易问题向发展中国家强加新的财务负担。
- d) 强调各成员国有必要遵守芝加哥公约，尤其是关于就航空器发动机排放征收国家或地区环境收费或税收第十五条和第二十四条规定。
- e) 核准优先采取平衡做法，按照对待航空器噪声的做法来解决航空器排放问题。
- f) 认为国际民航组织提交的文件应该指出，民用航空业关心限制航空器温室气体排放的问

题，正在采取必要的航空安全程序，这些程序得到国际民航组织自成立以来至今向各缔约国发布的各项决定和建议的规范。此外还应指出，国际民航组织成立了航空环境保护委员会，其职能包括限制民用航空的温室气体排放。

- g) 认为国际民航组织应该敦促各缔约国鼓励其参加 2009 年 12 月在哥本哈根举行的联合国气候变化会议的国家代表团强调应该将民用航空排除在排放权交易制度以外，并重申其对国际民航组织就此提交的工作文件的支持。
- h) 考虑遵循由国际民航组织理事会通过的国际航空与气候变化组所发布的建议的重要性。

7. 高级别会议的行动

7.1 请高级别环境会议：

- a) 注意到本文件第 1 段至第 4 段所载信息；
- b) 虑及本文件第 5 段的建议。

—完—