



HLM-ENV/09-SD/1
7/10/09
修改稿
(Revised)
8/10/09

国际航空与气候变化高级别会议

2009 年 10 月 7 至 9 日，蒙特利尔

决定摘要

(由秘书处提交)

会议开幕

1. 理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生宣布高级别会议开幕。主席在开幕词中强调，本次会议有必要展示国际民航组织在审查国际航空与气候变化组（GIACC）制定的行动方案方面的领导作用，并就处理国际航空排放需要采取的进一步行动提出建议，旨在向 2009 年 12 月举行的《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）缔约方会议第十五次会议提供具体提案。

选举会议主席和副主席

2. 经沙特阿拉伯提名，并由南非、墨西哥、埃及、卡塔尔和厄瓜多尔附议，新加坡民航局长 Yap Ong Heng 先生当选为会议主席，俄罗斯联邦运输部副部长 Valery M. Okulov 先生当选为会议副主席。

秘书处

3. 会议注意到，秘书长 R. 邦雅曼先生将担任会议秘书，运输局局长 F. Odutola 女士和协调、收入、通信办公室主任 J. Begin 先生担任顾问；运输局环境科科长 J. Hupe 女士担任副秘书长。参加秘书处工作的还有一些其他高级工作人员，且秘书处的全部资源均由会议随意调遣。

议程项目 1：理想目标和实施备选方案

4. 会议审查了秘书处提交的 HLM-ENV/09-WP/3 号文件（关于国际航空与气候变化组（GIACC）工作的理事会决定）、HLM-ENV/09-WP/4 号文件（国际航空与气候变化组的报告）和 HLM-ENV/09-WP/5 号文件（理想目标和实施备选方案），以及由以下方面提交的工作文件：瑞典代表欧洲联盟（EU）和欧洲民用航空会议（ECAC）成员国（HLM-ENV/09-WP/14 号文件）、加拿大、墨西哥和美国（HLM-ENV/09-WP/25 号文件）、澳大利亚（HLM-ENV/09-WP/21 号文件）、阿拉伯联合酋长国（HLM-ENV/09-WP/24 号文件）、国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）（HLM-ENV/09-WP/19 号文件）和国际公务航空理事会（IBAC）（HLM-ENV/09-WP/22 号文件），以及秘书处提交的四份信息文件。

5. 所有发言者都对国际航空与气候变化组的工作表示赞赏，并支持国际民航组织理事会的决定。他们承认国际航空与气候变化行动方案是国际民航组织为解决国际航空温室气体排放努力的一个积极步骤。他们还认识到航空业继续以可持续方式发展的必要性。

6. 会议普遍支持国际民航组织继续发挥其领导作用，而且国际民航组织有必要向联合国气候变化框架公约和缔约方会议第十五次会议就如何处理国际航空对气候变化的影响提供具体意见。同时指出，鉴于预计该行业在以后几十年的增长，航空气变组建议的将燃油效率每年改进 2%的理想目标不会减少航空二氧化碳排放的绝对值。

7. 一些国家强调指出，需要有更宏大的中长期国际减排目标以解决国际航空温室气体排放的预期增长。一些国家提出的更宏大目标的提案包括：

- a) 对于中期：在 2020 年之前实现碳平衡增长（使用 2005 年作为基线年）；在 2020 年之前将排放减少到 2005 年基线水平以下，同时附带的附属目标是从 2013 年至 2020 年通过技术和运行方面的贡献而实现每年燃油效率改进 2%；
- b) 对于长期：在 2050 年前减少排放，包括与 2005 年的水平相比减少 50%，以及减少排放以便达到全球平均气温上升与工业化前的水平相比不超过 2°C 的目标。

8. 航空业提议通过他们建议的集体的航空目标，包括直至 2020 年每年二氧化碳效率改进 1.5%，2020 年以后实现碳平衡增长，以及在 2050 年与 2005 年的水平相比减排 50% 的长期目标。

9. 一些与会者表示难以在本次会议期间商定更宏大的目标。他们指出，根据上届大会 A36 – 22 号决议附录 K 所赋予的任务，并考虑到《联合国气候变化框架公约》中关于共同但有区别责任和各自能力（CBDR）的原则，应维持国际航空与气候变化组制定的关于短期、中期和长期燃油效率目标的协商一致的立场。其他与会者建议，应设立一个进程来制定更宏大目标的建议，目的旨在 2010 年第 37 届大会上最后确定国际民航组织的立场，同时考虑到缔约方会议第十五次会议的结果。

10. 国际公务航空理事会在几个国家的支持下，提议国际民航组织考虑制定除每收费吨公里使用的燃油体积以外的衡量基准，以便能够用于确定小型运营人的燃油效率目标。

11. 为便利对理想目标进一步讨论，主席根据授权建立了一个非正式小组。该小组包括来自 18 个国家的代表。主席向会议通报说，非正式小组的任何建议将提交给全体会议并由会议审议。

议程项目 2：实现减排的战略和措施的提案

12. 会议审议了秘书处提交的 HLM-ENV/09-WP/6 号文件（实现减排的战略和措施的提案）、HLM-ENV/09-WP/7 号文件（实现减排的技术和运行办法）、HLM-ENV/09-WP/8 号文件（基于市场的手段与气候变化）和 HLM-ENV/09-WP/9 号文件（航空代用燃料），以及由以下方面提交的相关工作文件：瑞典代表欧盟和欧洲民航会议成员国（HLM-ENV/09-WP/15 号文件）、尼日利亚代表非洲国家（HLM-ENV/09-WP/28 号文件）、埃及（HLM-ENV/09-WP/20 号文件）、阿拉伯联合酋长国（HLM-ENV/09-WP/23 号文件）、印度（HLM-ENV/09-WP/26 号文件）、联合国世界旅游组织（UNTWO）（HLM-ENV/09-WP/13 号文件）和国际海事组织（HLM-ENV/09-WP/27 号文件）。

13. 会议普遍表示同意，国际民航组织在所有与国际航空与气候变化相关的问题方面应当继续发挥领导作用。会议还普遍表示同意，为实现航空减排需要采取一种全面做法。会议广泛支持国际民航组织继续制定一揽子措施，包括向发展中国家提供援助的措施；制定国际航空基于市场的措施的框架的工作；并为开发和使用航空代用燃料提供便利。

14. 关于适用基于市场的措施的讨论反映了在航空气变组讨论期间表达的不同意见。许多国家表示，国际民航组织有必要采取必要步骤，在本次会议和第十五次缔约方会议的成果的基础上，制定基于市场的措施的框架。几个国家提议在制定此种框架时，需考虑到若干具体问题，包括：

- a) 评估基于市场的措施对预计的国际航空部门的全球减排努力的潜在贡献；
- b) 国际航空部门如何能够获取基于市场的措施；
- c) 通过使用基于市场的措施来筹集资源的潜力；
- d) 如何最佳利用任何此种资源，同时虑及不同国家的需要以及缓解和适应活动的具体需要；

15. 几个与会者指出，减少国际航空的温室气体排放的任何战略应当考虑到《芝加哥公约》和《联合国气变框架公约》的有关原则。他们还支持这样的观点，即措施的成功实施取决于国家的具体情况、技术需要和能力以及提供充足的财务资源。

16. 与会者认识到代用燃料在减少航空温室气体排放方面能够发挥的潜在作用。会议注意到，代用燃料的使用与国家的具体情况有关联。与会者注意到，将于 2009 年 11 月在里约热内卢召开航空与代用燃料会议。该会议的结果也应当提请联合国气变框架公约注意。

议程项目 3：衡量进展的办法

17. 会议审议了秘书处提交的 HLM-ENV/09-WP/10 号文件（衡量进展的办法），以及瑞典代表欧盟和欧洲民航会议成员国提交的一份相关工作文件（HLM-ENV/09-WP/16 号文件）。

18. 会议普遍表示同意，国际民航组织应该牵头建立一个机制，衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放。

19. 按照理事会决定，认识到有必要在报告过程中向发展中国家提供技术和财务援助，并且国际民航组织在此方面可以发挥重要作用。

20. 会议还同意，按照国际航空与气候变化组的建议，各国根据《芝加哥公约》第六十七条提供业务量和燃油消耗数据以支持国际民航组织的重要性，以及国际民航组织加强建模能力的重要性。

21. 会议认识到理事会有必要进一步考虑一种报告系统，既不会造成额外负担，而且也与联合国气变框架公约及其他报告要求相一致。

22. 有关理事会关于各国行动计划的决定，大多数与会者认为，国际民航组织应该尽快为各国制定必要的指南，并应该考虑少量豁免，以避免对那些国际航空活动量不大的国家造成不必要的行政负担。

议程项目 4：财务和人力资源

23. 会议审议了秘书处提交的 HLM-ENV/09-WP/11 号文件（财务和人力资源），以及瑞典代表欧盟和欧洲民航会议成员国提交的一份相关工作文件（HLM-ENV/09-WP/17 号文件）。

24. 会议普遍表示同意，为了推动实施 HLM-ENV/09-WP/11 号文件提到的国际航空与气候变化组有关财务和人力资源的建议，国际民航组织需要作为促进者来协助有需要的国家获得财务资源以及就此与其他机构合作。

25. 一些代表认为，在未来气候变化协议中，国际航空基于市场的措施能够为发展中国家产生财政资源发挥重要的作用。其他代表则认为，对发展中国家财务资源、技术转让和能力建设方面的援助程度，将在很大程度上决定行动方案的执行程度以及发展中国家实现这些目标的程度。

26. 关于各国对本组织有关环境的活动提供财务支持的事项，所有国家都认识到需要有充足资源来支持国际民航组织与环境有关的活动，以便与国际民航组织在这一领域期望的领导作用相一致。会议确认各成员国对环境自愿基金捐助以支持与环境有关活动的重要性，国际民航组织的下一个方案预算应该对这些活动给予适当优先。