



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

讨论摘要

(由秘书处提交)

议程项目 5：审查国际航空与气候变化的行动方案及提交缔约方会议第十五次会议的建议

1. 为协助主席处理议程项目 1 项下的理想目标而设立的非正式小组，在主席的领导下，讨论了高级别环境会议的宣言草案。非正式小组的成员拟定了一份宣言草案和关于国际民航组织理事会进一步工作的相关建议，供高级别环境会议审议。

2. 在非正式小组的讨论完毕后，主席在闭幕全会上提交了 HLM-ENV/09-WP/12 号文件（第 1 号修改稿）“提交缔约方会议第 15 次会议的国际民航组织的立场要素”，其中包括高级别环境会议的宣言草案和关于国际民航组织理事会进一步工作的建议。主席读了对 WP/12 号文件的一项拟议修订，并请高级别环境会议批准经修改的宣言草案和建议。高级别环境会议经过讨论，批准了经修改的宣言草案和建议（HLM-ENV/09-WP/12 号文件——第 2 号修改稿）。高级别环境会议还同意将经批准的宣言和建议送交国际民航组织理事会审议，以便奠定基础，使国际民航组织向《联合国气变框架公约》下持续进行的谈判提供意见。

3. 高级别环境会议批准的宣言和建议分别载于附录 A 和附录 B。

—————

附录 A

经批准的高级别环境会议的宣言

2009 年 10 月 7 日至 9 日，来自[xxx]个国家和[yyy]个国际组织的部长和其他高级别官员出席的国际民用航空组织（ICAO）在其蒙特利尔总部举行的国际航空与气候变化高级别会议：

鉴于国际民航组织大会第 36 届会议要求理事会召开一次高级别会议，审议国际航空与气候变化组建议的关于国际航空与气候变化的行动方案，同时虑及将于 2009 年 12 月举行《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）缔约方会议第十五次会议（COP15）；

欢迎国际民航组织理事会已决定完全接受关于国际航空与气候变化的行动方案，其中包括以燃油效率形式体现的全球理想目标、一揽子措施以及衡量进展的方法，这是国际民航组织各缔约国在处理国际航空温室气体（GHG）排放的工作中迈出的重要的第一步；

重申国际民航组织是涉及国际民用航空事务的联合国牵头机构，并强调国际民航组织在处理与环境有关的国际民用航空事务方面继续发挥领导作用的承诺；

确认《联合国气变框架公约》及《京都议定书》中关于共同但有区别的责任及各自的能力并由发达国家带头的原则和规定；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

重新强调国际航空在全球经济和社会发展中的重要作用，以及有必要确保国际航空继续以可持续的方式发展；

确认目前占全球二氧化碳排放总量百分之二以下的国际航空排放，预计会由于该行业的继续发展而增长；

认识到国际航空部门必须在应对气候变化的全球挑战中履行其职责，包括为减少全球温室气体排放做出贡献；

注意到全球平均气温上升与工业化前的水平相比不得超过摄氏 2 度的科学观点；

注意到该行业为把航空对气候变化的影响减至最低所做的持续努力，以及过去 40 年来燃油效率的改进，这些使当今的航空器每客公里的燃油效率改进了百分之七十；

确认处理国际航空温室气体排放需要国家和业界的积极参与和合作，并注意到国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航空运输协会和航空航天工业协会国际协调理事会代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从 2009 年至 2020 年以每年平均百分之一点五的比例持续改进二氧化碳效率，从 2020 年起实现碳平衡增长，并在 2050 年前将碳排放与 2005 年的水平相比减少百分之五十；

认识到各国对气候变化相关的挑战做出回应的能力不同，以及需要提供必要的支持，尤其是对发展中国家和有具体需要的国家；

认识到每年燃油效率改进百分之二这一理想目标不大可能实现稳定并进而削减航空排放对促成气候变化的绝对值所需要的减排量，需要考虑更雄心勃勃的目标才能为航空提供一个可持续的道路；

宣布：

1. 高级别会议核准国际民航组织理事会已接受的国际民航组织关于国际航空与气候变化的行动方案；

2. 在寻求实施国际民航组织关于国际航空与气候变化的行动方案时，各国和有关组织将通过国际民航组织开展工作，按完成的每收费吨公里所使用的燃油体积计算，在中期即直至 2020 年实现全球年平均燃油效率改进百分之二，以及在长期即从 2021 年至 2050 年理想的全球年平均燃油效率改进率为百分之二；

3. 虑及《联合国气候变化框架公约》缔约方会议第十五次会议的有关成果，并认识到本宣言不应臆断那些谈判的成果，国际民航组织及其缔约国与有关组织还将继续携手努力，就中期和长期目标开展进一步的工作，包括探索更宏大的目标的可行性，其中包括碳平衡增长和减排，同时虑及国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航空运输协会和航空航天工业协会国际协调理事会代表国际航空运输业宣布的集体承诺、发展中国家的特殊情况和各自能力，以及国际航空业的可持续发展，供国际民航组织大会第 37 届会议审议；

4. 此类燃油效率改进或其他理想的减排目标不会对各国分配具体义务。发展中国家和发达国家的不同情况、各自能力及对大气层中航空温室气体排放的含量的促成份额，将决定每个国家如何为实现全球理想目标做出贡献；

5. 国际民航组织将建立一个进程，制定国际航空基于市场措施的框架，同时虑及高级别会议的结论和联合国气变框架公约缔约方会议第十五次会议的成果，并且铭记国际民航组织大会有关决议及其附录，以便快速完成这一进程；

6. 国际民航组织将定期向《联合国气变框架公约》报告国际航空的二氧化碳排放情况，作为其基于其缔约国批准的信息，评估该部门在实施行动方面取得进展的贡献之一部分；

7. 鼓励各国向国际民航组织提交其行动计划，阐述其各自的政策和行动，并每年报告关于国际航空二氧化碳排放的情况；

8. 国际民航组织及其缔约国将强烈鼓励根据各国国情，就发展包括生物燃料在内的航空代用燃料技术和推动使用可持续代用燃料的事项开展更广泛的讨论。

—————

附录 B

经批准的高级别环境会议的建议

国际航空与气候变化高级别会议还建议，为了推进为即将于 2010 年举行的国际民航组织大会第 37 届会议及其之后所做的工作，国际民航组织理事会：

1. 与业界一起快速工作，促进开发和实施能源效率更高的航空器技术以及可持续的航空代用燃料；
2. 努力制定与航空环保委员会建议相一致的新型航空器的全球二氧化碳标准；
3. 继续在制定和实施处理国际航空的温室气体排放的措施时，保持和更新对噪声与排放之间的相互依赖性的了解；
4. 继续与有关组织就限制航空的非二氧化碳对气候影响的科学理解和措施开展工作；
5. 加强努力，通过国际民航组织技术专家组和各委员会提供的支持和专业知识，并与其他有关组织协商，进一步制定关于国际航空减排技术和运行措施的标准和建议措施，尤其是制定关于国际航空减排运行措施的新指南；
6. 承诺与业界合作，便利实施运行改革和改善空中交通管理与机场系统，以减少国际航空部门的排放；
7. 进一步制定援助发展中国家的措施，以及便利获得财务资源、技术转让和能力建设的措施，包括可能将《联合国气变框架公约》项下的灵活机制，例如清洁发展机制（CDM），应用于国际航空；
8. 鼓励各国和国际组织积极参加 2009 年 11 月在里约热内卢举行的航空与代用燃料会议（CAAF2009），分享他们在促进此种措施方面所做出的努力和采取的战略，并向缔约方会议第十五次会议通报其结果；
9. 确定关于衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放的适当标准方法和机制，以及各国通过报告年度业务量和燃油消耗数据，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；
10. 要求各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性的努力；
11. 考虑对那些国际航空活动量不大的国家，少量豁免向国际民航组织提交行动计划和航空二氧化碳排放的定期报告；
12. 适当优先考虑在国际民航组织下一个经常方案预算中，为与环境有关的活动分配资源，并分析设立自愿捐助的可能性；

13. 探索航空气变组的燃油效率衡量标准与国际公务航空的相关性；
14. 探索在报告过程中向发展中国家提供技术和财务援助的办法；和
15. 请国际航空运输业进一步制定实施国际航空运输业集体承诺的框架和战略。

—完—