



## 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 1：理想目标和实施备选方案

#### 关于国际航空与气候变化组（GIACC）工作的理事会决定

（由秘书处提交）

##### 摘要

本文件向国际航空与气候变化高级别会议介绍了国际民航组织理事会对国际航空与气候变化组（GIACC）的工作所做的决定。

高级别环境会议的行动在第 3 段。

### 1. 引言

1.1 经国际航空与气候变化组（GIACC）一致同意的国际航空与气候变化的行动方案，已提交国际民航组织理事会第187届会议的第十三和第十四次会议审议。在这届理事会的届会第十四次会议上已完全接受了行动方案。记录有理事会对这一项目讨论的会议记录（C-MIN 187/13和14号记录）作为HLM-ENV/09-IP/2号文件提交给本次会议。

1.2 行动方案表述了国际航空与气候变化组可能协商一致的内容。然而，虽然有些题目无法达成一致，但许多成员对此发表了深思熟虑的意见。这些包括，除其他外，期望通过某些能够体现出更宏大的目标，期望制定出一套基于市场的具体措施，期望制定出对发展中国家提供援助的具体措施（详细信息载于HLM-ENV/09-WPs 4至11号文件）。

1.3 在随后的讨论中，理事会主席请所有代表鼓励他们的当局参加国际航空与气候变化的高级别会议。主席相信，这次高级别会议将为国际民航组织为联合国气候变化框架公约（气候公约）缔约方大会第十五次会议（COP15）（2009年12月7日至18日，哥本哈根）做准备，以及对今后与环境有关的工作产生出积极结果和明确指导。

1.4 理事会强调了要寻找某些办法以限制或减少国际民用航空的温室气体排放对全球气候影响的重要性和紧迫性。理事会认可了国际航空与气候变化组为此目的所取得的进展，国际民航组织需要基于国际航空与气候变化组的工作来准备向缔约方大会第十五次会议提交的意见。

## 2. 理事会的决定

2.1 以下案文摘录于在国际民航组织理事会第187届会议第十四次会议上对行动方案所做的理事会决定（C-DEC 187/14号决定）。

“.....

2. 在采取由航空气变组有代表的国家的十五位理事会代表拟议的行动时，理事会：

- a) 完全接受行动方案<sup>1</sup>，作为限制或减少航空对气候影响的一个积极发展；
- b) 重申处理气候变化的至关重要性，因而认识到了努力寻找限制或减少国际民用航空温室气体排放对全球气候影响的各种途径和手段的必要性；
- c) 强调指出国际航空与气候变化组的成果和本理事会决定不会臆断根据《联合国气候变化框架公约》及《京都议定书》所开展谈判的结果；
- d) 承认《联合国气候变化框架公约》及《京都议定书》之下关于共同但有区别的责任的原则和规定以及各自的能力，并由发达国家来带头；
- e) 还承认《芝加哥公约》中规定的不歧视原则及发展国际航空的平等和公平的机会；
- f) 注意到尽管没有共识，但国际航空与气候变化组的一些成员认为，行动方案没有处理《京都议定书》第二条（二）之下的承诺问题；
- g) 注意到尽管航空业已经实现了燃油效率方面的大幅改进，以及目前存在经济低迷的影响，但理事会认识到国际航空运输量的预计增长将超过目前预计燃油效率改进所产生的收益，从而导致平均燃油消耗总量逐年提高；
- h) 建议采取一项战略，努力实现全球理想的目标。国际航空与气候变化组商定至 2012 年的短期目标是，从事国际航空运行的现役机队平均燃油效率的年改进速率为 2%，这是根据所完成的每收入吨公里所使用的燃油量计算的；
- i) 支持国际航空与气候变化组对于中、长期燃油效率形式的目标所达成的一致意见。具体而言，理事会核准 2020 年之前的中期为每年改进 2%。长期而言，理事会核准自 2021 年至 2050 年的全球理想的燃油效率改进率为每年 2%；

---

<sup>1</sup> 国际航空与气候变化组的行动方案载于 HLM-ENV/09-WP/4 号文件的附录 A。

- j) 认识到这些目标是根据预测制定的，理事会指示结合科技进步，对其定期进行审查。要实现这些目标，将需要巨大的技术开发投入；
- k) 确认除燃油效率目标外，重点是可能标志着更宏大理想的各种目标。对于中期，讨论侧重于 2020 年之前的碳中和增长目标。对于长期，可以讨论减少碳排放的问题。对这两种情况都没有达成共识，但建议对中、长期目标开展进一步的工作；
- l) 认识到尽管没有达成共识，但国际航空与气候变化组的一些成员认为，相对于 2005 年的基线而言，实现中期的碳中性增长，以及为全球国际航空实现二氧化碳的长期大幅减排是必要且可行的；
- m) 认识到根据建议的战略，各项目标将不会给各国造成具体义务。发展中国家及发达国家的不同情况、各自能力及对大气层航空温室气体排放含量的影响，将决定每个国家怎样才能为实现全球理想的目标作出贡献；
- n) 同意采纳国际航空与气候变化组制定的一揽子措施，各国可以从中进行选择 (<http://www.icao.int/>)，其中涵盖了与航空器有关的技术发展、经改进的空中交通管理及基础设施的使用、更高效的运行、经济/基于市场的措施，以及监管措施。一揽子措施包括了特别是便利发展中国家获取援助的措施；
- o) 指示国际民航组织秘书处进一步制定标明一揽子措施的初步列表，并指示秘书处继续制定并根据需要更新对各国关于采纳那些措施的指导，包括援助发展中国家、并获取财务资源、技术转让和能力建设的措施；
- p) 认识到对于跨国情况下应用基于市场措施的问题仍然存在分歧。理事会同意制定一个进程来拟定国际航空基于市场措施的框架，并虑及高级别会议的结论及联合国气候变化框架公约第十五次缔约方会议的成果，以期迅速完成这一进程；
- q) 鼓励各国制定阐述该国家的拟议做法的行动计划，并将那些计划送交国际民航组织；
- r) 指示秘书处根据《公约》第六十七条，制定并实施一个机制，每年从各国收集有关运输量和燃油消耗的数据；
- s) 探索在报告过程中向发展中国家提供技术和财务援助的做法；
- t) 指示秘书处通过航空环保委员会开展工作，为新型号的航空器制定一个二氧化碳标准；
- u) 指示秘书处通过理事会每三年向大会提出报告；和
- v) 感谢国际航空与气候变化组按时完成其工作，从而履行了其指定职权范围（A36-22 号决议附录 K）。

3. 此外，理事会指示航空环保委员会相应调整其活动并着手执行各项必要的任务，以实现商定的行动方案。

.....”

### 3. 高级别会议的行动

#### 3.1 请高级别环境会议：

- a) 同意国际航空与气候变化组的工作为处理国际航空对气候变化之影响的全球框架提供了一个基础；和
- b) 同意国际民航组织应该向缔约方大会第十五次会议提出一个处理国际航空对气候变化之影响的全球框架。

—完—