



大会第 37 届会议
执行委员会

议程项目 17：环境保护

国际民航组织关于环境保护 — 气候变化的
持续政策和做法的综合声明

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本文件介绍了自大会第三十六届会议以来，国际民航组织在国际航空与气候变化方面取得的进展情况，包括通过国际航空与气候变化组（GIACC）、国际航空与气候变化高级别会议（HLM-ENV）、航空与代用燃料会议（CAAF）、航空环境保护委员会（CAEP）和理事会主席组建的非正式小组等，取得的进展情况，以及联合国其它机构和国际组织在这一领域的发展情况，并以此作为对A36-22号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明的附录I至附录L之修订的参考。

行动：请大会在更新大会 A36-22 号决议时，注意到本组织在国际航空与气候变化方面取得的进展情况。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 C：环境保护 — 将全球民用航空对环境的不利影响减至最小。
财务影响:	不适用。
参考文件:	A37-WP/21 号文件：民用航空与环境 A37-WP/22 号文件：联合国不影响气候之举措 A37-WP/23 号文件：航空与代用燃料 A37-WP/24 号文件：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 一般规定、噪声和当地空气质量 A37-WP/26 号文件：航空器噪声与排放的当前和未来趋势 A37-WP/27 号文件：联合国其它机构的发展情况 Doc 9902 号文件：《大会有效决议》（截至 2007 年 9 月 28 日）

1. 引言

1.1 国际民航组织大会在第 36 届会议上，通过了 A36-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明。尤其是，A36-22 号决议的附录 K 要求理事会：

- a) “组建一个新的国际航空和气候变化组，由代表国际民航组织所有地区的政府高级官员组成，由发展和发达国家平等参与，并由航空环境保护委员会提供技术支持，其目的是在协商一致的基础上拟定并向理事会建议一个积极进取的国际航空和气候变化行动方案，并反映所有缔约国的共同愿景和强烈意愿”；和
- b) “在考虑到《气候变化框架公约》第 15 次缔约方大会（COP15）将于 2009 年 12 月举行的情况下，在适当的时候召开一次高级别会议以审查小组所建议的行动方案”。

1.2 理事会据此组建了国际航空与气候变化组，由 15 名政府高级官员组成。该小组举行了四次会议，于 2009 年 5 月举行最后一次会议，拟定了国际航空与气候变化行动方案。理事会于 2009 年 6 月完全接受了行动方案，作为限制或减少航空的气候影响的重要发展。与航空空气变组有关的所有文件载于 http://www.icao.int/env/meetings/Giacc_Root.html。

1.3 2009 年 10 月召开的国际航空和气候变化问题高级别会议（HLM-ENV 高级别环境会议）审查了行动方案，重申国际民航组织在涉及国际民用航空事务方面的领导作用，并批准关于理事会拟就国际航空与气候变化开展的进一步工作的宣言和建议。2009 年 11 月，理事会完全接受了高级别环境会议的成果。与高级别环境会议有关的所有文件载于 <http://www.icao.int/Highlevel2009>。

1.4 高级别环境会议商定的概要内容如下：

- a) 到 2050 年实现年燃油效率改进 2% 的全球目标，并进一步探索更宏大的中期和长期目标的可行性，其中包括碳平衡增长和减排；
- b) 制定一项航空器全球二氧化碳（CO₂）标准，并便利进一步的运行变革以减少航空排放；
- c) 制定国际航空基于市场措施的框架；
- d) 进一步仔细研究援助发展中国家的措施，和便利获得财务资源、技术转让和能力建议的措施；和
- e) 各国向国际民航组织提交行动计划，概述其政策和行动，并每年报告关于其航空燃油消耗的数据。

1.5 高级别环境会议的宣言和建议在所有成员国的观点之间达成了平衡，并代表了其以一致和合作的方式采取行动来处理国际航空与气候变化的集体意愿和决心。这是一个部门为处理其二氧化碳排放而产生的第一份也是唯一的全球协调的协议。

1.6 在拟定行动方案的同时，航空环保委员会继续在航空器发动机排放的当前和未来的环境趋势评估方面取得进展（参阅 A37-WP/26 号文件）。评估结果和由航空环保委员会制定的关于减缓措施的有关信息，已提供给航空气变组和高级别环境会议审议。按照航空气变组和高级别环境会议的建议，2010 年 2 月举行的航空环保委员会第八次会议就制定一项航空二氧化碳排放标准的计划达成一致，以期能在 2013 年的航空环保委员会第九次会议上审议（见 A37-WP/21 号文件）。

2. 缔约方会议第十五次会议之后的发展情况

2.1 向 2009 年 12 月的缔约方会议第十五次会议提供了高级别环境会议和航空与代用燃料会议（CAAF）（见 A37-WP/23 号文件）的成果。在缔约方会议第十五次会议期间，虽然未就如何处理国际航空所产生的温室气体排放做出具体决定（见 A37-WP/27 号文件），但给国际民航组织提供了机会，就高级别环境会议和航空与代用燃料会议的建议取得进一步进展，并在关于未来的气候变化协议的谈判进程中做出切实贡献。

2.2 随后，国际民航组织理事会主席创建了一个非正式小组，主要由 19 个国家的民航局长组成，其任务是协助主席拟订一份关于国际航空与气候变化的大会决议草案。

2.3 小组于 2010 年 3 月和 6 月开会，重点讨论高级别环境会议的建议中可能取得进一步进展的以下三个关键问题：

- a) 更宏伟的中期和长期目标的可行性，其中包括碳平衡增长和减排，超越到 2050 年实现年燃油效率提高 2% 的全球目标；
- b) 国际航空基于市场措施的框架；和
- c) 援助发展中国家的措施，和便利获得财务资源、技术转让和能力建设的措施。

2.4 此外，小组审查了航空与代用燃料会议的成果，讨论了开发和部署可持续的航空代用燃料的前进之路。小组还讨论了有必要开展工作，处理适应气候变化对国际航空运行及相关基础设施的影响的潜在需要。小组还审查了关于国际民航组织与联合国碳平衡举措的工作（见 A37-WP/22 号文件）的草案。

2.5 小组完成了其就拟定关于国际航空与气候变化的大会决议草案的大部分任务，供理事会审议。

2.6 理事会在其第 190 届会议第 12、13 和 14 次会议上，对向大会提交的决议草案案文进行了审议。经过深入的审议，重点侧重于自高级别环境会议以来，工作进一步取得进展的领域，但未能对秘书长提出的案文取得一致意见。