



大会第37届会议

执行委员会

议程项目17：环境保护

航空排放

(由哥伦比亚提交)

执行摘要

本工作文件旨在重申哥伦比亚国的立场，认为国际民航组织应继续发挥在限制或减少航空温室气体的影响方面的领导作用，采用一种平衡的态度，并使国际民用航空能够有序地安全成长。哥伦比亚还支持国际民航组织指导国际航空的排放权交易制度，只要其他国家的航空公司以相互同意方式参加这项计划，因为这方面任何有约束力的条件将严重阻碍发展中国家民用航空的成长。

行动：请大会：

- a) 修改国际民航组织全球空中航行计划，突出减少航空器的燃料燃烧和排放的工作方案。请各国和区域集团加速努力，提高空中交通的效率，缓解机场拥挤。这是实际减少本地和全球航空排放的最快捷方法；
- b) 鼓励各国促进研究与发展，支持使用符合成本效益的基于市场的措施；
- c) 国际民航组织是关于航空环保问题的领导者，应继续努力，通过同成员国的合作，实现确实、安全和可持续的民航发展的愿景。鼓励缔约各国考虑如何更好地管理本国航空公司的航空排放。

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:	不需要增加资源。
-------	----------

参考文件:	A35-5号决议 国际航空与气候变化高级别会议 联合国气候变化框架公约缔约国第15次会议（COP 15）
-------	--

1. 引言

1.1 航空对世界经济进步发挥着至关重要的作用。每年有数十亿乘客和世界总出口的 40% 是空运运输，在全球各地创造和再创造机会和市场。

1.2 各国和业界紧记着无害生态的航空的重要性，一直努力在过去几十年的高成长背景下，改进环保措施。例如，过去的 40 年中，航空器噪声已减少了 75%，燃油效率提高了 70%。

1.3 在这些成就的鼓舞下，国际民航组织认识到需要采取新的环保承诺，跟上国际航空业高速成长的步伐，2004 年 10 月第 35 届大会一致通过第 A35-5 号决议，规定了限制或减缓航空器噪声、排放对当地空气质量的影响、以及航空温室气体影响的环保目标。大会还认识到，缔约国已经通过合作与相互协议，采取了认为合适处理本国航空公司航空排放的多项措施。因此，大会敦促各国“不采取不利于国际民用航空有序发展的单方面环保措施”。在 2007 年 9 月国际民航组织第 36 届大会上，哥伦比亚与加拿大、日本、巴拿马和美国联合提出一份工作文件，请各国避免单方面实行温室气体征收费，并请国际民航组织支持他们关于排放交易和关于相互同意原则的立场。

1.4 虽然 2009 年 12 月 7 日—18 日哥本哈根的联合国气候变化框架公约第 15 次缔约方会议（GOP15）没有就舱载燃料达成协议，国际民航组织的行动计划继续迈进，协助缓解气候变化。

1.5 根据第 15 次缔约方会议的结果后，国际民航组织理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯（Roberto Kobeh Gonzalez）强调说，各国仍承诺继续根据国际民用航空公约，通过国际民航组织，进行管制国际民航排放的工作，使航空运输业在环境上是可持续的。

1.6 同样地，在 2009 年 10 月 7 日至 9 日国际航空与气候变化高级别会议上，占全球商业航空运输 93% 的各国同意，与航空运输业界合作，按照以下各种倡议，进一步减少航空对气候变化的影响：订立全世界的目标，每年提高燃油效率 2%，直到 2050 年；订立全球航空器二氧化碳标准；订立一个国际航空基于市场措施的框架；对发展中国家的援助措施帮助他们获得财政资源、技术转让和能力建设；以及进行正在进行的其他工作，为航空业界研发和推出代用燃料，这将使它成为在全球使用这类燃料的第一个部门。

1.7 为了使航空业成功地迎接排放量不断增加所形成的挑战，国际民航组织必须寻求缔约国的合作，来管理航空排放的影响：采取有效率的措施、改善技术和业务、使用代用燃料、和采用具有国际性的政策，同时应铭记，各种减少噪声和排放对环境影响的行动，必然都有相互依存性。

2. 讨论

2.1 减缓噪声和排放对环境的影响的目标，依靠技术援助和支持缔约国来促进在基本领域的科学研究与发展，以便及时而强有力地增进了解和界定必要的衡量标准，来衡量航空温室气体排放的影响，和设计在环保上效率更高的引擎（航空器设计），以及设计先进通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）的航空运输。正是这些技术进步，才能以最具有成本效益方式，在最受严重影响的领域产生了最大多数的环保突破。

2.2 此外，航空环境保护委员会（CAEP）于 2007 年 2 月完成了排放交易准则的拟订。今年 3 月，国际民航组织理事会批准了该文件草案，其前言指出，理事会多数成员认为，只能以相互协议将排放交易计划适用于其他国家的航空公司。国际民航组织因其领导作用，应进一步完善关于基于市场的措施，处理在各国和/或区域所订的各种排放交易计划的链接。

2.3 关于温室气体排放收费，仍然是重大的法律争议问题，航空环保委员会已经证明，这些收费远不如排放交易有利。

2.4 重要的是要了解，为控制航空排放的影响所采取的措施成本很大，鉴于发展中国家的经济状况，将阻碍经济成长。必须考虑环保措施对发展中世界的影响，因此，基于相互同意的办法是有用的。

2.5 缔约国必须尊重彼此的权利，以决定管理他们航空公司航空排放的最佳方式。鉴于世界各地航空部门的结构和经验不同，各种目标和措施必然极不相同。如果国际民航组织及其成员国通过协商与合作，取得采取行动的共同立场，便可以找到解决国际航空排放问题的方法。

—完—