



大会第 37 届会议

执行委员会

议程项目 17: 环境保护

国际航空与气候变化的行动纲领

(由 53 个缔约国¹, 非洲民航委员会成员国提交)

执行摘要

本文件载有非洲关于国际航空对气候变化的观点。它赞同国际航空与气候变化组 (GIACC) 的行动纲领。它表示反对国家或地区在基于市场措施方面, 采取跨越国界的单方面行动, 并再次确认非洲信任国际民航组织在与环境有关的所有民用航空事务中的领导作用。同时认为, 共同但有区别之责任的原则, 应适用于国际民航组织为减轻航空环境排放的所有努力。

行动: 请大会

- a) 再次强调急需通过采用范围广泛的工具, 包括便利发展中国家获得援助的一系列措施, 来处理由国际民用航空产生的温室气体 (温室气体) 排放量;
- b) 不鼓励国家或地区采取跨越国界的经济/基于市场措施的单方面行动, 国际民航组织应在推动和解决所有环境问题, 包括基于市场的措施方面, 继续发挥作用; 和
- c) 批准国际民航组织在金融、能力建设和技术转让等领域, 向发展中国家提供援助, 以执行国际民航组织旨在限制或减少航空器排放的行动纲领和其它努力。

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:	无需额外资源。
参考资料:	无参考文件。

¹ 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、阿拉伯利比亚民众国、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚、赞比亚、津巴布韦共和国

1. 引言

1.1 全球航空业今日之发展所产生的问题毋庸置疑，航空器排放造成的影响同样成为一个全球性的重要问题。航空已成为推动全球经济增长的主要动力。航空排放对气候变化影响虽然很小，但重要的是它占全球温室气体排放量的 2%。即使众所周知，其增长系数远远低于陆路交通、工业或发电等其它来源，预期还要增长，应加以解决。

1.2 根据国际民航组织的数据，1990 年—2006 年期间，国际航空二氧化碳排放量几乎增加了一倍。2007 年 9 月，大会第 36 届会议也承认了这一事实，并组建了国际航空与气候变化组（GIACC），为解决排放问题制定一项行动纲领，包括实现减排的战略和措施，其中有基于市场的措施（MBMs）。

1.3 在国际航空与气候变化组第四次会议上，基于市场措施的工作组报告称，由于缺乏国际民航组织制定的框架，导致各国或各地区实施了远非最佳的各种政策及参数。此外，国际航空与气候变化组制订的行动纲领，代表了广泛的初步做法，所有国家都应根据各自的能力参与推动全球理想目标。2007 年 9 月，大会第 36 届会议也强调了国际民航组织在与环境有关的所有民用航空事务中发挥领导作用的重要性。

2. 国际民航组织与环境问题

2.1 国际民航组织根据国际民航组织 A36-22 号决议的附录 K “国际民航组织关于环境保护持续政策的综合声明”，成功地组建了国际航空与气候变化组（GIACC），表明它有能力发挥领导作用，以限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响，国际航空与气候变化组的任务，是制订并向理事会提出国际航空与气候变化积极进取的行动纲领，及限制或减少国际民用航空温室气体排放的共同战略。国际航空与气候变化组制订的行动纲领，进一步肯定了国际民航组织的领导作用和能力。

2.2 过去 10 年，国际民航组织对几十年的航空二氧化碳排放和其它形式的排放，开展了有关工作。这包括审查与制订一系列减少航空排放的技术和运行措施。此外，根据以往的大会决议，对基于市场的措施也进行了详细分析。这包括对航空二氧化碳排放收费、排放权交易和自愿措施方案的分析等。已出版了各种有关基于市场的措施的指导文件。

2.3 毫无疑问，国际航空与气候变化组进一步证实、并提出了航空业此时此刻面临的当务之急的问题是，要实现全球共识和政治意愿，以确定并同意需要采取哪些进一步措施来减少国际民用航空排放二氧化碳的增长，同时承认共同但有区别之责任（CBDR）的原则。

3. 欧盟的排放交易计划

3.1 欧盟委员会于 2006 年 12 月 20 日颁布一项拟议立法，将欧盟（EU）的排放权交易计划（ETS）扩大到民用航空。该提案将授权对于进出欧盟的非欧盟承运人，不分国籍，一律须在 2013 年参与该计划。作为后续行动，2008 年 5 月，欧洲议会环境委员会投票通过了旨在使现有建议“强硬化”的修正案草案。

3.2 环境委员会一致认为，在欧盟境内起降的所有航班，将自 2011 年而不是原先建议的 2012 年，列入排放权交易计划当中。

3.3 国际航空承运人协会声明表示，它对欧洲议会环境委员会以这种极端方式通过这种激进的排放权交易计划，感到震惊。从 2013 年起，100% 拍卖前景的组合，一个乘数和一个事实上封闭的交易制度，使其成为对航空公司有破坏性的一揽子交易。

3.4 这些立法修正草案的含义是，欧盟将在单方面及非自愿基础上，正在强加实行这种制度。

4. 非洲各国的减排努力

4.1 非洲各国计划对限制或减少航空器排放问题，采取一种经协调的办法。但是，该地区个别国家已启动了某些方案来减少排放。这些措施包括：

- a) 开普敦公约使机队重建计划成为可能。这使非洲天空得以改观，它目前已由新一代航空器做出点缀；
- b) 空中交通管理系统现代化，包括基于性能的导航；
- c) 使用对环境友善的地面支援设备和建设由可再生能源（太阳能/风力涡轮机）供电的新候机楼；和
- d) 非洲一些航空公司采用国际民航组织的环境系统管理。

4.2 非洲各国还指示非洲民航委员会秘书处，为减缓非洲航空运输业的二氧化碳排放，制定统一和经协调的指导方针。