



国际民用航空组织

A35-WP/314
EX/116
6/10/04

大会第 35 届会议

执行委员会

关于议程项目 15 的报告草案

所附关于议程项目 15 的材料提交执行委员会审议。

议程 15: 环境保护

15:1 执行委员会在其第（待定）会议上审议了环境保护事项，基础是理事会关于航空器噪声和发动机排放工作的进展报告（WP/56 号文件）和理事会另外两份报告：一份的内容为关于采用基于市场基础的措施以限制或减少航空温室气体排放（WP/76 号文件），另一份为更新关于环境保护的综合决议，即第 A33-7 号决议（WP/77 号文件）。此外，还有由各国和观察员提交的 21 份文件：WP/72、85、95、99、101、115、123、132、137、138、139、146、153、172、174、177、182、222、223、235 和 247 号文件（待续）。

15:2 委员会注意到，理事会的航空环境保护委员会（CAEP）及其各个专家组继续进行着本组织的大部分环境工作，且航空环保委员会在 2004 年 2 月举行了会议（CAEP/6）。在噪声和排放领域取得了很大进展，详细情况如下。

航空器噪声：综述

15:3 理事会在报告中指出（WP/56 号文件），根据 CAEP/6 会议的建议，理事会于 2004 年 5 月审议了对附件 16 —《环境保护》第 1 卷 —《航空器噪声》、附件 6 —《航空器的运行》第 III 部分和附件 14 —《机场》第 I 卷的修订。所拟议修订的最重要的内容是关于噪声合格审定文件的新规定、重新合格审定的规定并提及了噪声管理的平衡做法。根据各国和国际组织的意见，CAEP/6 会议所提议的以上和其他附件的修订将由理事会审议并通过。根据大会第 33 届会议的要求（第 A33-7 号决议附录 C），制定了国际民航组织指导材料以协助各国实施平衡作法（航空器噪声管理平衡作法的指南，Doc 9829 号文件），且理事会已批准就指南开展进一步工作，作为航空环保委员会活动的一部分。《机场规划手册》第二部分 —《土地使用和环境控制》（Doc 9184 号文件）的新版本已出版，《关于在航空器噪声合格审定方面所使用程序的环境技术手册》（Doc 9501 号文件）也有望很快出版。就噪声的发展而言，在受噪声影响的人口方面，情况与 CAEP/5（2001 年 1 月）会议的预测相比有了巨大改善，这主要是由于老龄航空器加速退役且大型运输喷气机的预期运行减少。此外，美国和 15 个欧洲国家根据第八十四条于 2003 年 12 月 5 日成功地解决了他们之间的争端，巩固了国际民航组织作为调解航空问题论坛的作用。

15:4 在 WP/101 号文件中，澳大利亚建议，如果包括一些战略解决“人的问题”，那么关于平衡作法的指导材料（Doc 9829 号文件）则可得到加强，并呼吁理事会将社区参与的技术纳入到平衡作法之中，作为航空环保委员会就 Doc 9829 号文件所开展的进一步工作的一部分，以确保指导材料与时俱进并回应各国的需要。

15:5 在 WP/247 号文件中，中国介绍了中国政府在处理航空器噪声方面所采取的措施和经验，并提议考虑将第 A33-7 号决议与附件 16 的噪声规定合并，组合成一个独立完整的新附件，使各缔约国有统一遵从的可行的法律依据。该文件还呼吁考虑进一步加强航空器噪声的控制研究，并在解决机场噪声问题方面保持主动，包括制定标准和建议措施。

15:6 在 WP/172 号文件中，印度对于世界某些地区夜间宵禁所引起的问题表示了关切，包括其它国家的一些机场需要在不好的时间段处理大量国际飞行，以及这可能对市场准入、业务权的使用和航空运输增长造成的不良影响。鉴于技术已有进步，已使航空器更为安静，该文件对是否继续需要实施此种

宵禁提出了质疑。要求大会就夜间宵禁采取立场以减轻查明的问题。

15:7 在 WP/153 号文件中，国际机场理事会（ACI）表示支持国际民航组织在环境问题上的领导作用。ACI 支持关于平衡作法的指导材料，并认为指导材料中的有些方面还需要进一步发展，以使之成为一个对机场更有用的文件（包括更突出强调从源头减少噪声；土地使用规划的实际作用；修改噪声指数和等量线规定；和在成本效益分析方面更大的灵活性）。ACI 还呼吁在附件 16 中纳入更严格的航空器噪声标准，以减少噪声并便利机场容量的发展，满足未来交通量增长的需要。

15:8 在 WP/138 号文件中，欧洲民航会议（ECAC）成员国请大会注意位于人口密集区域的机场噪声情况。人们的合法投诉可能会对航空运输系统产生严重后果，给某些机场的发展带来限制，并因此限制整个系统的容量。2003 年欧洲人权法院的一项裁定结果是，受其管辖的各国在法律上有义务在航空业的权利和利益与受其活动噪声干扰不利影响的那些方面的权利和利益之间，实现并维持一个公平的平衡。在这种背景下，ECAC 国家支持通过理事会所提议的环境目标，欢迎关于平衡作法的指导材料并请求理事会推动其使用。这些国家还请求理事会制定进一步措施以从源头减少航空器噪声，并根据在限制或减少受机场周围噪声影响的人数方面所取得的进展，考虑是否应在新的噪声严格度标准方面开展工作。

15:9 在 WP/72 号文件中，国际航空运输协会（IATA）欢迎国际民航组织关于平衡作法的指导材料。该文件强调了推动和协调机场及其周围噪声管理的重要性，并呼吁各国通过及实施这一新的指导材料。

15:10 在审议了上述文件并就航空器噪声的总体情况展开进一步讨论之后，委员会对自大会第 33 届会议以来所取得的实质性进展表示了赞赏，尤其是制定和出版了航空器噪声管理平衡作法的指南（Doc 9829 号文件）。会议注意到该指南是一个“活文件”，航空环保委员会已计划进一步发展其中的有些规定以使之保持对各国的需要做出回应。委员会请求在资源允许的情况下，在其中包括关于社区参与的指南，增加建议的其它内容，并通过研讨会宣传这一指南。委员会敦促各国实施平衡作法时使用新的指南。

15:11 委员会还欢迎航空器噪声发展的研究，并同意需要继续提供此种评估，这对 ICAO 和各国制定噪声政策是有益的。

15:12 委员会注意到所提出的许多建议已安排在航空环保委员会工作方案中，并已于近日经理事会批准。例如，关于呼吁在附件 16 中采用更严格的噪声标准，航空环保委员会已根据全面的技术审查和其职责中所载的原则（技术可行性、经济合理性和环境收益以及控制噪声的措施和控制发动机排放的措施之间可能的相互依存性），进行了一个审议是否需要更严格的标准的过程。此外，委员会还鼓励那些提出具体建议却还不是航空环保委员会成员的国家，例如中国，考虑参加航空环保委员会，以使其建议能在专业层面上得到审议。

15:13 关于有些国家所面临的因其它国家采取与噪声有关的宵禁而产生的困难，会议认为这是一个棘手的问题。会议注意到，国际民航组织指导材料呼吁在平衡作法的范畴内考虑宵禁和其它运行限制。委员会的结论是，这一问题应在资源允许的情况下由理事会做进一步研究，尤其是为确定这一问题的范围和规模。

15:14 最后，委员会表示支持航空环保委员会在噪声领域正在进行的工作，支持航空界对航空环保委员会工作的贡献，并建议理事会：

- a) 在航空环保委员会工作方案中，将航空器与噪声有关的工作作为优先事项并划拨所需的资源，包括建议开展额外工作，进一步发展平衡作法指南并研究噪声宵禁问题；和
- b) 敦促各国承诺做出必要努力并投入必要资源，确保充分实施航空环保委员会关于航空器噪声的工作方案。

15:15 委员会还结合对 A33-7 号决议的更新，审议了航空器噪声问题（见以下 15: 55 至… 段）。

航空器发动机排放：综述

15:16 理事会报告（WP/56 号文件）了在航空器发动机排放方面所进行的工作，包括减少排放的技术和运行措施，以及与其他联合国机构在这一领域进行合作方面的进展情况。航空环境保护委员会第 6 次会议（CAEP/6）建议在附件 16 — 第 II 卷《航空器发动机的排放》中纳入对氮氧化物（NO_x）采取更加严格的标准，供理事会审议。根据技术审查程序和 CAEP 关于技术可行性的原则、经济合理性、环境效益以及相互依存性，并为了在 2010 年完成这一审查程序，CAEP/6 一致批准了作为两步法组成部分的关于氮氧化物的新标准，包括对航空器发动机的排放实行更严格的标准，特别是对氮氧化物，该标准比目前允许的水平低 12%。CAEP 继续对关于航空器发动机排放对地球和地面影响的现有科学资料，以及减少排放的技术进行评审工作。CAEP 仍在继续努力为减少航空器排放制定中长期目标，并为确定排放和噪声之间的相互关系进一步开发工具。已经出版了关于运行措施的指导材料（《最大限度减少燃油用量和减少排放的运行机会》第 303 号通告），从而使那些已经成功地减少排放的机场、航空公司以及其他相关各方进行技术交流，并根据大会要求（第 A33-7 号决议附录 H），已经举办了两次讲习班以推广这些做法。有必要为评审 CNS/ATM 的环境效益而进一步制定模式。CAEP 目前正在对这些模式进行分析，并将据此更新《CNS/ATM 系统全球航行计划》（Doc9750 号文件）中包含的与环境有关的信息。

15:17 理事会的报告还提请大家注意，联合国机构越来越多地参加到 CAEP 的活动进程中，并且与《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）进行了越来越多的合作，其中强调了国际民航组织在航空和环境保护方面的领导作用和责任。关于在限制或减少航空产生的温室气体方面国际民航组织正在进行的工作，定期向 UNFCCC 报告进展情况。应 UNFCCC 公约科技咨询附属机构（SBSTA）的请求，正在与国际民航组织合作进行一项工作，旨在改善 UNFCCC 公约缔约方所报告的航空排放数据质量以及形成报告的方法。为此，国际民航组织与 UNFCCC 公约秘书处共同协作，主办了两次排放数据和模型专家会议，探索可用来协助 SBSTA 的航空排放模型。

15:18 通过 WP/99 号文件，澳大利亚提供了为最终能减少燃油用量和排放而探索空中交通管理（ATM）效率潜力所进行研究的有关资料。到目前为止，其结果与政府间气候变化问题小组（IPCC）在《航空与全球大气层的特别报告》（1999 年）中所做的减少 6%至 16%二氧化碳的早期估计相符。请大会敦促其他国家，如国际民航组织在其新的指导材料（第 303 号通告）中所指出的，实施相似的运行措施以减少燃油用量，并从而减少二氧化碳和其他气体的排放。

15:19 欧洲民航会议（ECAC）各国与欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）协调并精心编写的工作文件提供了关于 ATM 系统能够在确保安全不受损失的同时，大大改善环境性能的情况。这包括在 41 个国家（ECAC 地区加上相关过渡区）开始实行缩小的最低垂直间隔标准（RVSM），这一做法使在上大气层的燃油燃烧和排放减少了 5%，同时还包括目前正在进行的许多泛欧环境活动。ECAC 各国呼吁大会鼓励国际民航组织有关机构将 ATM 的促进作用纳入其工作范围，并同时鼓励各国将对环境影响的分析作为其 RVSM 实施方案的组成部分。

15:20 关于上述 IPCC 的报告，国际航空运输协会（IATA）（WP/174 号文件）强调了 ATM 计划的环境效益。要求国际民航组织通过 CAEP 和地区规划组，以及各国通过其 ATS 提供者，评估具体实施计划对环境的影响，并对实施 CNS/ATM 系统的环境效益给予充分地考虑。

15:21 在 WP/235 号文件中，伊朗伊斯兰共和国提出应制定指导材料，在航空器发动机的设计和结构方面给各国提供帮助，旨在限制航空器噪声和航空器发动机排放对环境的影响。文件还呼吁研究一种含有较少污染物的新型航空燃油。

15:22 在 WP/123 号文件中，俄罗斯联邦表达了他们的看法，认为尚没有可靠的证据证明“温室气体”对地球气候的影响。强调了有必要在实行限制或减少航空器发动机排放的措施时使用科学验证的方法，并考虑到 NO_x 给人类健康和环境所造成的威胁，建议国际民航组织在其未来的工作中应将重点放在减少 NO_x 上，同时还应对 NO_x 和 CO₂ 排放对环境的影响进行比较性分析。

15:23 在 WP/222 号文件中，突尼斯表达了阿拉伯民航委员会（ACAC）成员支持 CAEP/6 的建设的立场，即从 2008 年开始实行更加严格的 NO_x 排放新标准。他们呼吁大会应在更新的综合决议中反应出这些标准是生产标准，而不能在将来被用于对现有的航空器发动机进行运行限制或收费。

15:24 在 WP/153 号文件中，国际机场理事会（ACI）强调，排放和噪声一样，已经越来越成为扩大机场容量和能力以满足未来交通增长需要的一个限制因素。本地的空气质量成为机场一个越来越重要的环境问题。尽管例如排放权交易等基于市场的措施为该问题提供了一个解决方案，但 ACI 相信减少污染源才是唯一长期可靠的方法。他们认为 CAEP/6 关于将附件 16 中 NO_x 的允许排放限制降低 12% 的建议是不够充分的，并请大会支持在比计划的 2010 年更早的时间内，明显提高对附件 16 中排放标准的严格程度。ACI 还对由航空器运行产生的“危险空气污染”问题提请大家注意，并鼓励国际民航组织在编制这方面的可靠资料方面发挥带头作用。

15:25 在 WP/137 号文件中，ECAC 成员国提请大家注意，如果不能有效处理机场及其周围的空气质量问题，将对世界范围的航空业造成严重不利的影响。注意到世界卫生组织（WHO）在《空气质量指导原则》中明确阐述了这些污染物对人类健康的一些不良影响。认识到国际民航组织在排放标准和运行措施方面所取得进展的同时，ECAC 成员国认为有必要采取新的行动以解决这一问题，避免越来越多的对交通量增长的反对。他们建议大会在其关于环境保护的决议中反应出，由于航空器发动机增加了二氧化氮和臭氧的浓度，因此有必要采取新的行动来保护空气质量，并欢迎 CAEP 关于 NO_x 排放新标准的提议。他们还呼吁大会要求理事会确保 CAEP 在 2010 年以前对 NO_x 标准进行审议；确保 CAEP 第 7 次会议完成 CAEP 关于考虑到整架航空器的性能，扩大现行的 NO_x 排放认证制度以涵盖飞行的所有阶段的工作；并根据 CAEP 的提议，研究对航空器发动机排放的微粒物质做出适当定性的问题，目的在于

根据世界卫生组织最近提出的建议，改变国际民航组织现行的排烟标准。

15:26 在 WP/139 号文件中，ECAC 成员国强调，由于对航空对气候变化影响的日益严重关切，有必要限制或减少发动机排放对全球环境的影响。由于所有 ECAC 成员国都对 UNFCCC 公约有义务，并且几乎所有 ECAC 成员国都批准了《京都议定书》，因此，呼吁大会推动制定政策来协助那些 UNFCCC 公约缔约方的缔约国，采取预防措施，对付气候变化。并请求理事会继续支持旨在进一步改进现行技术和运行的活动，如有可能，确定将减少排放并便利航空业可持续发展的新的技术和运行。

15:27 在 WP/85 号文件中，IATA 表示，航空运输业承诺将继续积极参与航空界正在进行的努力，以限制或减少温室气体排放，其条件是这种努力应绝对以可持续的全球社会的需求作为指导，以保护航空运输的增长能力，并最大限度的降低成本和不正当的竞争。IATA 表示支持国际民航组织在气候变化问题上的领导作用，并敦促国际民航组织根据航空界的具体要求进一步制定全球气候变化政策，以保持最灵活和最具成本效益的解决办法，并确保国际民航组织在联合国关于气候变化和影响航空业的其他全球问题的辩论中，能够坚定地代表航空界的利益并宣传航空界所取得的成绩。呼吁国际民航组织支持将航空的可持续发展作为可持续的全球社会的关键因素，并要求各国推广或实施基础设施的改进，特别是通过适当的 CNS/ATM 解决办法。IATA 还就《ICAO 关于环境保护的持续政策和措施的综合声明》草案提出了具体建议。

15:28 除上述文件外，UNFCCC 公约秘书处在会议上作出声明，并在声明中提请大家注意最近几天所取得的进展增加了《京都议定书》在不久的将来开始生效的可能性。《京都议定书》第 2.2 条指出，在 UNFCCC 附件 I 中所包括的各方应通过与国际民航组织的工作，努力限制或减少由航空产生的温室气体。秘书处感谢国际民航组织在国际航空的排放问题方面所做的出色工作，并注意到航空是产生排放的重大源头。在充分的事实基础上制定控制航空排放的政策和做法是非常重要的。因此，UNFCCC 公约和国际民航组织在关于温室气体排放清单的方法方面一直合作，同时，公约的科技咨询附属机构（SBSTA）还请国际民航组织探索检查和改进报告数据的质量及可比性的机会。国际民航组织定期向 SBSTA 提供了其有关这方面活动的最新情况，并在 6 月份的 SBSTA/20 会议上组织了国际民航组织关于航空排放的非正式会议，国际民航组织在会上报告了航空数据比较的初步结果，把 UNFCCC 的排放清单与 CAEP 采用的三个模式所得到的结果进行了比较。公约还注意到国际民航组织的意见有益于 IPCC 对排放清单指导原则的修改工作。所有这些进展都证明了国际民航组织在改善航空温室气体排放清单方面所做出的建设性贡献。

15:29 在随后的讨论中，委员会强调了国际民航组织在与排放有关的问题上的重要领导作用，并欢迎国际民航组织与其他联合国机构，特别是与 UNFCCC 公约进程的出色合作。在这方面，不仅要报告国际民航组织与环境有关的活动，而且要确保航空业在全世界经济和社会发展中的作用不被忽视，注意到这一点是非常重要的。

15:30 委员会认识到对本地和全球一级航空器发动机排放问题的日益关注。并感谢 CAEP 在排放问题方面所做的工作以及 CAEP/6 会议所取得的进展，特别是提出了 NO_x 新标准的建议。关于噪声问题，委员会注意到讨论中提出的许多事项已经被 CAEP 新的工作方案所涵盖。

15:31 关于航空对气候变化影响的科学方面的问题，委员会忆及，《IPCC 航空与全球大气层的特别

报告》(1999) 承认一些种类的航空器排放影响已被充分了解，而对其他排放造成的影响尚未了解。并查明了一些科学不确定性的关键方面(参见第 A33-7 号大会决议的附录 H)。委员会注意到自 IPCC 通过其研究中心公布了报告以来，CAEP 形成了一套审议科学新发现的程序，并强调了确保国际民航组织以及各国在这方面的工作具备可靠的科学基础的重要性。

15:32 关于限制或减少排放的运行措施，委员会对载于《最大限度减少燃油用量和减少排放的运行机会》(第 303 号通告) 中指导材料的制定表示赞赏，并欢迎通过讲习班对这些指导材料进行推广的做法。委员会认识到 ATM 在减轻航空运输对环境的影响方面所起到的重要作用，并鼓励还没有这样做的国家，对 ATM 在减少燃油使用和排放方面所提供的可能性进行探索。委员会还呼吁国际民航组织通过 CAEP 与其他相关机构进行合作，例如规划和地区实施小组(PIRGs)，开发适当工具，以对与实施 ATM 措施有关的排放减少进行评估。鼓励各国提供 ATM 专家以在这些活动中支持 CAEP。

15:33 总之，委员会对目前 CAEP 在排放方面正在进行的工作表示支持，并建议理事会：

- a) 对在 CAEP 工作方案中处理与航空器排放有关的任务给予所必需的优先权和资源；
- b) 敦促各国做出必要的努力并提供必要的资源，以确保 CAEP 关于航空器发动机排放的工作方案得以全面实施；和
- c) 继续与涉及排放问题的其他联合国机构，特别是与 UNFCCC 公约进程和 IPCC 保持密切的合作，并对他们在资料方面的需求做出及时反应。

15:34 委员会还审议了与更新第 A33-7 号决议有关的航空器发动机排放问题。(见下面第 15: 55 至....段)

航空器发动机排放：基于市场的措施

15:35 在 WP/76 号文件中，理事会报告了应大会关于“继续制定关于各国运用旨在减少或限制航空器发动机排放的环境影响，特别是在减轻航空对气候变化影响方面的基于市场措施的指导原则”和“以用成本效益最高的方式解决航空器发动机排放为目标，评估各种措施的成本和效益”的要求所进行的工作(参见第 A33-7 号大会决议附录 I)。

15:36 该项工作强调自愿措施(一种业界和政府据此商定一项限制或减少排放的目标和/或一套行动的机制)、排放权交易(一种可借以控制排放总量的制度，对以许可证形式的允许排放量可以进行买卖，以实现排放减少的目标)、和与排放有关的收费。尽管航空器发动机排放对本地和全球都有潜在的影响，但此项工作主要集中在对全球的影响。估计基于市场的措施将针对二氧化碳的排放，以后有可能会将此项工作扩展到其他航空温室气体的排放。

15:37 关于自愿措施，理事会已经制定并批准了一项协议范本—谅解备忘录，以供各国和其他有关各方使用，同时附有限制或减少二氧化碳排放自愿措施的相关指导。作为其今后工作的一部分，CAEP 将对执行情况进行监测。

15:38 关于排放权交易问题，大会于 2001 年批准建立国际航空开放性排放权交易制度，并要求理事会作为优先事项制定指导原则。CAEP 征请顾问协助以探索排放权交易的若干不同备选办法，根据顾问的工作，CAEP/6 建议 — 后经理事会批准 — 未来的工作应以两种做法为中心。一种做法是国际民航组织根据有关国家和国际组织可能的提议，支持建立一个自愿性交易制度。另一种做法是由国际民航组织提供指导意见供各国酌情采用，以便将来自国际航空的排放纳入到各国根据 UNFCCC 进程制定的排放权交易办法中去。

15:39 关于与排放有关的收费问题，大会于 2001 年承认了由理事会在 1996 年制定的一项政策（1997 年 6 月 11 日第 AN 1/17.9-97/62 号国家级信件）的持续有效性，其中很关键的一点是任何此种征收均应采取收费而非收税的形式。根据大会要求，CAEP 曾试图努力制定进一步的指导，以便处理一些国家对二氧化碳排放实施有关收费后可能引起的问题，但由于若干未决事项，包括成本效益以及各种法律、政策以及实施方面的问题（WP/76 号文件中列有详细内容）而未能对此达成一致意见。理事会认识到，解决这些事项可能是一项艰巨的任务，并同时也注意到 CAEP 已找到了一些可能的新方法，尽管这些意见目前还不成熟，有待进一步完善。大会之后需要对未决事项做进一步研究，并确定其准确的特性。在这种情况下，理事会向大会提交了第 A33-7 号决议附录 I—《针对航空器发动机排放基于市场的措施》的修改版，劝阻各国不要征收此种收费。但是，一些欧洲国家提出了少数意见，坚持保留与国际民航组织现行政策相符的一些活动。

15:40 在 WP/123 号文件中，俄罗斯联邦强调了采取基于市场的措施需要科学验证的做法。在采取此类措施之前应对其做进一步的研究，同时应避免单方面的行动。

15:41 在 WP/177 号文件中。加拿大、墨西哥和美国请大会不要支持在现阶段实施对二氧化碳的收费，因为国际民航组织在这方面的指导尚不充分，且相关做法也未能显示出成本效益的优势。这些国家认为应做进一步的研究，以解决二氧化碳收费方面在法律、政策以及经济上的未决问题。这些国家表示支持继续为减少航空对气候变化影响的自愿措施和自由排放权交易制定指导原则。最后，鼓励坚持实行二氧化碳收费的国家，在对等基础上与具有相同想法的国家达成自愿协议。

15:42 在 WP/115 号文件中，阿拉伯民航委员会（ACAC）成员国忆及，根据 UNFCCC 公约和《京都议定书》，发展中国家被免除了减少或限制温室气体排放的任何义务。因此，不应将由国际民航组织制定的基于市场的措施强加于发展中国家，因为这将使其经济环境进一步恶化。

15:43 在 WP/132 号文件中，非洲民航委员会（AFCAC）的成员国家忆及 CAEP 的工作成果，并注意到在如何实行排放收费的指南框架方面，尚没有在国际民航组织内部达成一致意见。这些国家表达了他们对保护发展中国家经济利益的必要性的关注，并需要确保所采取的行动与对 UNFCCC 进程的承诺相符合。

15:44 国际机场理事会（ACI）在 WP/153 号文件中对国际民航组织在基于市场的措施方面所进行的持续性工作表示支持，包括排放权交易、排放收费（例如税收形式的收费除外）以及自愿协议，并注意到这些措施应对减少排放的绝对量提供可衡量及可接受的目标。

15:45 在 WP/139 号文件中，欧洲民航会议（ECAC）成员国强调了他们对 UNFCCC 和《京都议定

书》的义务。这些国家呼吁国际民航组织推动制定政策来协助那些是 UNFCCC 缔约方的缔约国采取预防措施，对付气候变化。并重申了欧洲反对任何对温室气体排放收费的限制。在一份相关文件（WP/223 号文件和第 1 号更正）中，ECAC 国家对理事会提交的附录 I 草案提出了一系列的修订意见。

15:46 国际航空运输协会（IATA）在 WP/85 号文件中，敦促各国应避免采取任何可能危害运行和自愿措施的本地、国家或地区措施，例如收税或收费。在 WP/95 号文件中 IATA 表示支持理事会对第 A33-7 号决议附录 I 的拟议修订，并强调在进一步研究与排放有关的收费时，应考虑空域用户的利益。

15:47 在 WP/182 号文件中，拉丁美洲民航委员会（LACAC）成员国家声明，反对强加给发展中国家任何形式的与排放有关的收费，无论是在国内、地区或全球一级的收费。

15:48 委员会注意到对使用基于市场的措施的讨论是在大家对总目标一致的情况下进行的，关于需要处理气候变化的影响，各国都在遵循这一总目标，并认识到 ICAO 在这方面所起的领导作用。关于实现这一总目标的速度和方法仍存在下述不同意见。大家一致同意航空器发动机排放问题应以综合的方法解决，包括使用技术、运营和基础措施，并应考虑噪声与排放 CO₂ 和 NO_x 之间的相互抵消问题。

15:49 委员会欢迎自第 33 届大会以来在自愿措施和排放权交易方面所取得的进展。委员会还注意到这些自愿措施正在予以实施或在不久的将来予以实施。关于国际航空自由排放权交易制度的未来发展，委员会核可了理事会在确认的两种方法的基础上进行进一步研究和制定适当指南的计划。

15:50 关于与排放有关的收费更大的困难问题，委员会注意到自 33 届大会以来所进行的工作，和在这个问题上存在的不同意见。大多数国家支持理事会提交的 A33-7 号大会决议附录 I 的修订草案，他们认为实行收费并不是最具成本效益的选择，而且如果在全球一级实行的话，这种收费的科学基础及其合法性仍然存在基本的问题。鉴于在理事会的报告中仍然存在一些悬而未决的问题，明显的需要对这些问题进行进一步研究，其中有些问题可能涉及 ICAO 的法律委员会。这些国家感到不应该强制实行单方面的措施，而应当在多边层面上寻求解决办法。最后，他们强调重点应该主要放在技术和运营措施上而不是基于市场的措施。鉴于发展中国家存在经济困难，他们严重关注这些措施可能会实用于他们，而他们根据现在的国际气候变化文件是没有任何义务的；最后他们表示强烈反对进行与排放有关的收费并要求予以豁免。

15:51 委员会被提醒将国际航空的温室气体排放纳入国家温室气体清单的问题在 UNFCCC 进程中仍未解决。由于这种纳入可以用不同的方式进行，对各国实行 CO₂ 收费可能还不成熟，而且可能被证明这样做不符合这些国家根据 UNFCCC 进程所承担的法律义务。

15:52 欧洲国家和其他一些国家持反对意见，他们强调需要灵活性。由于所选择的方式如排放权交易可能不足以完全处理这个问题，所以应当开放基于市场措施的所有选择。他们认为取消收费的可能性对 ICAO 来说是一个退步，而且还会破坏 ICAO 在排放领域的信誉。在提到里约声明（1992）和 UNFCCC（3.3 条）所建议的谨慎原则以及污染者承担责任的原则时，他们感到科学的不确定性不能用于作为避免采取行动的手段。他们还提出根据 UNFCCC 进程，更主要的是根据即将生效的京都议定书所做出承诺的国家采取与这一框架相符合的行动。同时在共同的但有区别的责任方面考虑发展中国家的关切。最后，他们认为不应该搞乱与排放有关的收费问题；有两类与排放有关的收费。一类是关于当地空气质量

而且有些欧洲国家已经在实行。另一类是全球性的，目的是在于温室气体；尽管在欧洲对这些问题正在进行研究，但现阶段还没有解决这些问题的计划。

15:53 委员会认识到各国对 UNFCCC 做出了承诺，而且 ICAO 在这一进程中有特殊的责任，特别是京都议定书很可能会生效。委员会同意关于 CO₂ 排放收费的未来工作应当处理或试图解决理事会报告中和在委员会的讨论中指出的那些悬而未决的问题，并且注意到理事会根据大会对这一问题的讨论如何对这些问题进行研究。所表达的意见将有助于理事会将来对这些问题的讨论。（未完）