



A36-MIN. P/9 号记录（第九次全体会议记录）摘录

对大会第 A36-22 号决议、第 A36-24 号决议和 第 A36-28 号决议的保留意见

葡萄牙代表欧洲共同体成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其它成员国，对大会第 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）——仅附录 L（基于市场的措施，包括排放权交易）的保留意见

葡萄牙代表代表欧洲共同体成员国和欧洲民用航空会议其它成员国，提及 WP/355 号文件第 17.4.2.38 段。他忆及，在执行委员会第十一次会议（EX/11）上，欧共同体成员国和欧洲民航会议其它成员国就决议 17/1（重新编号为 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当中的附录 L（基于市场的措施，包括排放权交易）提出了正式保留意见，他的理解是，这一保留意见将载入执行委员会的会议记录当中。葡萄牙代表在执行委员会所发表的保留意见如下：

“欧洲共同体成员国和欧洲民航会议其它成员国支持采取一种全面的做法来减少航空排放，这一做法涵盖技术和标准方面的进展、运行措施和基于市场的措施。我们认为，有必要积极致力于这一全面做法，因为正如政府间气候变化专门委员会（IPCC）第四次评估报告所确认的，任何这些措施单独地都不足以对航空排放产生充分影响。”

“欧洲共同体根据其国际义务以及大会第 35 届会议做出的决定，尤其是第 A35-5 号决议，正在审议一项立法提案，将国际航空排放纳入其现有的排放权交易机制当中。这体现出欧洲共同体致力于采取有意义的行动来减少航空排放的承诺，同时使得航空运输能够继续发展并得到可持续增长，同时兼顾发展中国家的特殊情况。我们还认为，通过在地区一级建立此类机制，作为全面做法的组成部分，欧洲为国际民用航空界应对航空对环境的影响做出了富有建设性的贡献。”

“令人感到遗憾的是，我们清楚地看到，在联合国气候变化框架公约要求采取行动以限制或减少排放 10 年之后，在本届大会第 36 届会议上，国际民航组织无法商定这一全面做法的关键要素。尤其是本届大会提出的供大家达成协议的方案缺乏雄心、支离破碎，并且在基于市场的措施方面缺乏可信度（既包括温室气体排放收费，也包括排放权交易）。欧洲认为，碳市场是大力动员资源以针对气候变化采取有效行动的最有前景的途径。因此，欧洲共同体和欧洲民用航空会议四十二个成员国认为，基于市场的措施是处理航空对气候影响的一项至关重要的工具。”

“欧洲决心将以全面做法向前推进，以减少航空排放并对国际上处理气候变化的回应做出有效贡献。欧洲坚信，将航空纳入欧洲联盟排放权交易制度，完全符合其国际义务，尤其是主权和不歧视的关

键原则。欧洲将遵循这些政策并遵守这些原则。虽然欧洲致力于采取多边行动来处理航空排放的影响，但是相互同意并不是执行与芝加哥公约相符的基于市场的措施的先决条件。欧洲强烈敦促国际民航组织表现出其它机构（例如联合国气候变化框架公约）所体现出的领导风范。

“欧洲共同体和欧洲民航会议四十二个国家感到遗憾的是，与通常做法相反，这一决议不是以协商一致的方式通过的，并且没有做出任何有意义的努力，以在附录 L 当中反映出国际民航组织相当多的成员国的观点。

“他们忆及，芝加哥公约中没有任何条款可被视为是向缔约方强加这一义务，即其在向其它国家的运营人，就来往向其领土或在其领土内的航班，实行附录 L 中提及的基于市场的措施之前，必须获得其它缔约方的同意。恰恰相反，芝加哥公约明确承认，每个缔约方具有在不歧视的基础上向所有国家的航空器施用其自己的航空法律规章的权力。

“因此他们认为，附录 L 当中涵盖基于市场的措施的执行条款缺乏芝加哥公约的法律基础。他们进一步忆及，不能使用大会决议来削减其权利或增加其在芝加哥公约下的义务。

“因此，他们保留芝加哥公约赋予的权利，来颁布附录 L 当中提及的基于市场的措施类型，并在不歧视的基础上对所有提供来往其领土或在其领土内的航班的国家的所有运营人实施这些措施。

“在此基础上，欧洲共同体成员国和欧洲民用航空会议其它成员国在此就附录 L 提出正式保留意见。

“虽然欧洲共同体和欧洲民航会议四十二个成员国准备好并且愿意继续参加国际民航组织旨在推动减少航空排放的活动。但是他们必须以最强烈的措辞表达其对于本届大会现在通过的处理温室气体排放的决议缺乏雄心和具体行动的巨大失望，尤其是涉及附录 K（国际民航组织关于国际航空和气候变化的行动方案）。然而，欧洲可以接受在国际航空与气候变化行动方案项下高级别会议的时间表的规定。欧洲敦促在 2009 年 9 月之前召开这一会议，但是如果决定在此日期之后召开这一会议，则会议时间的安排应虑及联合国气候变化框架公约第 15 次缔约方大会的指导。”

葡萄牙代表对 WP/355 号文件第 17.4.2.38 段提出了若干修订，都得到了批准。在第 3 行第二句话开头，“代表欧洲联盟的代表团”改为“代表欧洲共同体成员国发言的代表团”；在第 4 行，“表示保留”一词改为“提出正式保留意见”；在第 5 行，括号中的案文改为“（书面正式保留意见的全文将载入执行委员会的会议纪录）”。

澳大利亚对大会第 A36-24 号决议（国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫）的保留意见

澳大利亚代表发言对 WP/360 号文件所载的决议 18/1（重新编号为 A36-24 号决议）（国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫）提出保留意见，因其认为对于非化学灭虫方法，如空气帘幕技术的有限研究结果尚无定论。澳大利亚代表忆及，在上一届大会上，澳大利亚对第 A35-13 号决议：国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫也提出了类似的保留意见（A35-Min. P/9 号记录，议程项目 11，第 11 段）。

阿根廷对大会第 A36-28 号决议（秘书长和理事会主席职位的任期限制）的保留意见

关于 WP/368 号文件所载的决议 24/1（重新编号为 A36-28 号决议）：秘书长和理事会主席职位的任期限制，阿根廷代表忆及，WP/136 号文件（秘书长和理事会主席职位的任期限制）第 24.3 段 a)至 d)分段列出的各种做法，旨在与芝加哥公约第五十一条（理事会主席）和第九十四条（公约的修正）保持一致。他感到遗憾的是，大会没有采取其中任何一种做法，这就意味着阿根廷不能撤销其保留意见，并提出了诉诸《联合国与国际民用航空组织之间的协定》（Doc 7970 号文件）第十条（与国际法院的关系）的问题。

阿根廷代表感到关注的是，通过决议 24/1（重新编号为 A36-28 号决议）将会造成违反公约第五十一条的情况，从而造成先例，可能会影响到今后对其他事项的决定。

—完—