



大会第 36 届会议  
执行委员会

议程项目 17: 环境保护

阿拉伯埃及共和国作为发展中国家对民用航空排放权交易的看法

(由埃及提交)

执行摘要

本文件介绍了阿拉伯埃及共和国作为发展中国家，对民用航空排放权交易的看法，及其在这方面的建议。

行动：请大会：

- a) 注意到本文件第 1 段至第 4 段所载的信息；和
- b) 考虑本文件第 5 段所载的建议。

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:	

引言

1.1 埃及民用航空界重视当地、地区和国际各级的环境保护。为此，阿拉伯埃及共和国努力遵守国际民航组织的各项标准，以便在国际一级保持一个一致的航空运输业系统。

1.2 利用一系列的备选办法，包括改进航空器、发动机和燃油技术、运行方法以及组织和经济措施，为减少排放付出了巨大努力。最近，减少二氧化碳 (CO<sub>2</sub>) 排放的努力主要集中在基于市场的备选办法方面。

1.3 排放权交易就是一个基于市场的备选办法。

1.4 限制或减少排放的基于市场的备选办法的目的是要成为政策工具，以便以较低的成本并且用比传统的管理措施更加灵活的方式实现环境目标。

1.5 就业务量和飞行机队而言，发展中国家在国际民用航空领域的活动有限。一个领先大国的机队的航空器数量，可能相当于发展中国家机队的航空器的总数。

## 2. 背景

2.1 2001年，大会第33届会议核准了建立国际航空的开放性排放权交易制度。它要求理事会作为优先事项，制定国际航空开放性排放权交易的指导方针，其侧重点是建立航空参加开放性交易制度的结构和法律基础，并且包括报告、监测和遵守等要素，同时提供符合《联合国气候变化框架公约》进程的最大可能限度的灵活性（大会第A33-7号决议，附录I条款2c）。

2.2 随后，大会第35届会议（2004年）核准了进一步建立国际航空的开放性排放权交易制度，并建议理事会的进一步工作侧重两种做法。根据一种做法，国际民航组织将支持建立那些感兴趣的缔约国和国际组织可能提议的一种自愿交易制度。根据另一种做法，国际民航组织将为各缔约国提供指导，由各缔约国视情用来将国际航空排放纳入符合《联合国气候变化框架公约》进程的各缔约国排放权交易计划中。

2.3 这两种做法都要求理事会确保开放性排放权交易制度的指导方针要涉及到航空参加开放性交易制度的结构和法律基础，包括报告、监测和遵守等要素。

2.4 航空环境保护委员会的领导小组在波恩（2004年11月）建立了排放权交易工作组。工作组的职权范围已提交给了蒙特利尔的航空环境保护委员会的领导小组（2005年10月），并随后得到了相应通过。职权范围指出，特别小组应当拟定一份报告，说明如何运作自愿的温室气体排放权交易计划，以便利制定有关民用航空的举措。

## 3. 讨论

3.1 指导方针查明了与排放权交易有关的若干问题。这些指导方针的基础是来自全世界的航空、气候变化和排放权交易方面的大批专家的经验。

3.2 指导方针的范围具体包含民用航空器的国际运行，但不包含用于军事、海关及警务的国家航空器。

3.3 指导方针侧重于需要对航空问题进行特别研究的排放权交易的各个方面、界定了备选办法和可能的解决办法、在可能情况下处理排放权交易计划不同方面的具体的航空备选办法，如：拟涵盖的负责机构、排放（气体）源和类型、交易单位、基础年份和预定日期、分配、监督、报告及地域范围。

3.4 由于多数排放权交易计划界定了地面固定设施的排放源，因此指导方针涉及的是查明民用航空领域排放源的方法。

3.5 通过上述情况显而易见,最好的做法是国际民航组织各缔约国将这些指导方针作为应当根据具体情况进行调整和实施的支持材料,同时虑及世界排放权交易及航空的不断发展,来制定这些指导方针的必要性。

#### 4. 一个国家或某个国家集团推行某个民用航空排放权交易计划的单边决定对发展中国家的影响:

4.1 总体而言,对发展中国家的航空公司,尤其是对那些与该国或国家集团相邻的发展中国家的航空公司的竞争力具有不利影响,因为小型和中型公司将受到影响,并且用配额制度来运营短途飞行在经济上行不通。

4.2 限制外国航空公司,包括发展中国家的机队自由进入该国或国家集团的市场,意味着向世界其他国家的航空公司关闭该国或国家集团的市场,导致限制国际航空运输活动的发展。

4.3 一些发展中国家与该国或国家集团的地缘优势将不复存在,就是说,它将使与该国或国家集团邻近的发展中国家的航空公司花费其大部分配额,否则他们可能失去其配额,并不得不购买新的配额或接受对超出其配额的航空公司拟将实施的各种制裁,如中止其执照或对其实施财务处罚,这对与该国或国家集团临近的发展中国家的航空公司的运营经济将产生不利影响,由于油价大涨,这些航空公司一度遭受到许多经济问题。

### 5. 建议

5.1 在总体上和经济层面上,在许多陆路运输手段落后的发展中国家中,航空运输不可或缺。某个国家或国家集团的任何苛刻的环境方面的决定,都可能会限制这些运输方式的发展,从而在国内和国际一级危及到发展中国家及贫穷国家的经济利益和商业活动。因此,阿拉伯埃及共和国持有以下立场:

- a) 坚持认为,某一国家或国家集团不应单方面做出可能对国际民航组织其他缔约国,特别是对发展中国家及贫穷国家产生不利经济影响的有关航空排放权交易的任何决定。
- b) 支持对一个平衡的做法给予优先权,同时兼顾到发展中国家和发达国家的利益,克服排放权方面类似航空器噪声出现过的问题。
- c) 强调坚持国际民航组织制定的民用航空排放权交易领域的指导方针符合《联合国气候变化框架公约》的必要性。

5.2 环境保护问题是埃及和国际社会的共同关切。因此,阿拉伯埃及共和国认为适当的做法是,国际民航组织应当作为唯一的实体,制定一致和有效的民用航空国际排放权交易制度所需的指导方针,同时,国际民航组织在这方面的决定应当得到国际民航组织各缔约国的全面遵守。