

PERMANENT MISSION OF THE REPUBLIC OF KOREA TO THE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

999 University Street, Suite 10.40, Montreal, Quebec H3C 5H7  
Tel.: (514) 954-6669 Fax: (514) 954-5877

国际民用航空组织秘书长  
雷蒙·邦雅曼先生  
房间: 12.15

尊敬的邦雅曼先生,

我很荣幸地提及大会第 38 届会议及 2013 年 10 月 4 日通过的 A38-17/2 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 — 气候变化》。

随函附上确认韩国政府对于 A38-17/2 号决议某些段落的立场。

我谨借此机会再次向阁下表示最崇高的敬意。

Donghwan Choi (签字)  
大韩民国常驻国际民航组织  
理事会代表 (大使)  
2013 年 10 月 22 日

## 大韩民国对于 A38-17/2 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 — 气候变化》的保留声明

大韩民国（韩国）出席大会第 38 届会议的代表团已经对 2013 年 10 月 4 日最后一次全体会议通过的 A38-17/2 号决议附件 p) 段提出保留意见。通常情况下，大会决议不具法律约束力，但韩国不希望其立场会受到 p) 段或其中表述的支持意见的影响。因此，本文件拟澄清韩国对于 p) 段的立场，其中涉及国际航空排放量的最根本方面。

首先，从韩国的角度来看，设计和实施基于市场的措施（MBMS）时能够考虑到共同但有区别的责任（CBDR），A38-17/2 号决议 p 段）似乎已经倾向赞同共同但有区别的责任。自从国际民航组织开始应对气候变化以来，对《联合国气候变化框架公约》体现的共同但有区别的责任原则的辩论，已经占据了中心舞台。换句话说，共同但有区别的责任是否适用于国际航空排放已经讨论多年但徒儿无劳，截至大会第 38 届会议之前没有达成任何共识。这种紧张情况在上届大会决议 A37-19 中也很明显，它只在序言中承认《联合国气候变化框架公约》下存在共同但有区别的责任，但却小心翼翼地避免其肯定适用于航空运输。鉴于此背景，韩国担心 p 段）可能会不适当地影响国际民航组织未来的讨论。

其次，韩国注意到共同但有区别的责任是《联合国气候变化框架公约》的指导原则。然而，如果它被移植到国际航空业，需要仔细评估共同但有区别的责任，因为在概念上与共同但有区别的责任自相矛盾的《芝加哥公约》的非歧视性原则，已经承受几十年时间的考验，并对国际民用航空发展作出巨大贡献。韩国怀疑这种创立合并方法在解决复杂的航空和气候变化问题时是否有作用。

除 p 段）之外，韩国也要对第 16 段 b) 款发表意见。目前第 16 段 b) 款是对以前大会决议相应段落的改进，它采用基于航线和航空活动为基础的方法，从而最大限度地减少市场扭曲。然而，似乎没有理由证明门槛值为什么是 1%，而不是 0.9%，而用于区分发展中国家和发达国家的标准还有一些疑问。专家组指出，微量豁免会导致市场扭曲。因此，韩国希望理事会谨慎审议微量豁免，并在理事会向下届大会提交报告之前保留进一步意见。