



大会第 36 届会议

执行委员会

关于议程项目 17 的报告案文草案

所附关于议程项目 17 的材料供执行委员会审议。

项目 17：环境保护

17.1 执行委员会在第四次、第五次和第十次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/34）和理事会的另外两份报告：对 A35-5 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》附录 B 至 G 的更新（WP/35），和有关国际民航组织航空排放政策，是对 A35-5 号决议附录 A、H 与 I 的更新。此外，还有各国和观察员提交的 17 份文件：WP/70、75、85、88、116、130、131、132、137、166、172、182、235、236、240、251、285 号等工作文件。

17.2 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开展本组织的大部分环境工作，航空环境保护委员会在 2007 年 2 月举行了会议（CAEP/7）。理事会于 3 月份审查批准了 CAEP/7 号建议，提出了一些意见。在航空器噪声和航空器发动机排放领域所取得的进展详细情况如下。

17.3 航空器噪声

17.3.1 理事会提交了有关大会第 35 次会议以来包括秘书处所采取的行动及与航空环境保护委员会有关的活动等航空器噪声领域所取得进展的报告。

17.3.2 目前各国正在审议 CAEP/7 号文件有关修订附件 16 的建议，预期可在 2008 年 11 月实施。

17.3.3 根据大会第 35 届会议的要求，准备增加到国际民航组织《航空器噪声管理平衡做法指南》（Doc 9829 号文件）中的有关“人的因素”与机场个案研究的材料已经制定完成。航空环境保护委员会有关侵犯(权益)的分析仍在进行。

17.3.4 航空环保委员会在 CAEP/7 没有提出航空器噪声的新标准，但是同意在附件 6—《环境保护》第 I 卷—《航空器噪声与合格审定使用程序的环境技术手册》（Doc 9501 号文件）中补充额外的技术资料。航空环保委员会对机场附近的噪声水平与审定噪声水平之间的关联进行了研究，结论认为二者之间有合理的高度关联性，没有必要更改当前的合格审定方案。举办了三次噪声审定讲习班，来提高对目前审定噪声相关的标准和建议措施（SARP）及指导材料的认识。

17.3.5 航空环保委员会已经制定了指导材料，它提供了关于对从实施优化减噪程序中产生的噪声（和排放）效益进行评估的通用信息。这些材料将作为国际民航组织的通报发行。

17.3.6 近期将出版新版的《机场规划手册》第 2 部分《土地使用和环境管理》（Doc 9184 号文件）。修改过的文件提出了土地使用规划的建议和机场的环境保护做法。

17.3.7 取代国际民航组织 205 号通告的一份计算机场周围噪声等高线推荐方法的新指导材料已制定完成。国际民航组织 205 号通告发布于 1988 年，已经落后于技术的发展。

17.3.8 根据国际民航组织大会第 35 届会议的要求，航空环保委员会对机场噪声宵禁问题进行了研究。这项研究仅限于对目前的宵禁进行审查、包括审查宵禁的类型、宵禁原因以及全球宵禁的范围和规模。对于这一问题的研究仍在继续。

17.3.9 大会第 35 届会议还要求理事会定期了解当前与将来航空器噪声与发动机排放的影响并继续就此目的制定工具。有关航空器噪声的评估，已经使用全球运输航空器噪声污染评估模式（AEDT/MAGENTA）对噪声趋势进行修改。此模式自上次会议以来已经更新以反映最新的国际噪声模式标准。评估的结果已经在 WP/34 号文件的附件 C 中提交。附件 D 则提交了国际民航组织有关环保问题的出版物目录。

17.3.10 在 WP/132 号文件中，印度强调有必要对一些国家/机场所实施的宵禁限制进行检讨。文件认为宵禁的做法对空中交通自由流通的构想造成不利影响，给旅行公众造成不便。此外，某些机场实施夜晚宵禁造成其他时间交通阻塞，给环境及航空公司与机场营运经济带来不利影响。国际民航组织积极建议在航空器发动机的设计中采用最新技术，并采用先进的运营程序，以最大限度降低航空对环保的影响，但是某些国家/机场实施的宵禁则被认为是与国际民航组织的努力背道而驰。最近全球航空业的发展及其对环境的影响是国际民航组织所面临的巨大挑战之一。因此文件认为宵禁限制应该予以检讨以降低其对环境及航空公司与目的地机场经济的影响。此外，解除宵禁将帮助最大限度利用空域与基础设施。印度特别建议国际民航组织应该对实施宵禁的平衡做法进行研究，平衡做法在多大程度上能够帮助对解决问题进行评估。文件还提议国际民航组织应该对主要目的地机场宵禁他机场的环境与经济的影响进行研究。

17.3.11 在 WP/251 号文件中，尼日利亚代表非洲国家建议国际民航组织应该密切关注噪声与排放之间相互关系的管理。文件从这一角度主张，由于近年噪声水平已经大幅度降低，应该解除对机场营运实施的宵禁，特别是在欧洲。维持宵禁加重这些机场航班的延误与拥挤，增加航空公司的油耗与其他营运负担，也增加排放。

17.3.12 在 WP/172 号文件中，印度尼西亚介绍了该国在包括噪声等有关环境管理的立场，以及该国根据本国文化形势处理国际航空安全与环保规定等方面所作的努力与取得的成就。

17.3.13 在 WP/116 号文件中，国际机场理事会(ACI)声明，该协会从机场的角度将噪声视为最重要的问题，并表示支持国际民航组织从这一角度提供的指导。文件提议噪声审定标准应该定期（例如每六年）审查一次，任何新的噪声标准均须规定在所有三个受审定地点（进近中线、出发中线与出发边线）都要降低噪声并规定累积降低。

17.3.14 在讨论这些文件中提出的这些问题时，声明说尽管取得了进步，噪声仍然是现有机场扩展与新机场建设的最大障碍。过去几年各别航空器噪声大幅度降低，但是不幸的是这一降低又被交通的增长所抵消，因此存在继续努力从源头上进一步降低噪声的必要。但是也须提醒，总体的噪声问题不太可能仅仅通过技术手段解决，因此这一问题仍然需要通过平衡做法来处理。土地使用规划的价值也被提及。由于航空环境保护委员会一直在对噪声标准的严格程度进行例行检查，因此似乎没有必要规定多长时间必须进行。噪声标准审查时间的确定、幅度的大小、格式以及严格程度增加的理由均应像过去一样继续依据航空环境保护委员会专家的健康良好的判断。

17.3.15 对宵禁的关注也有意见表示同情，但是指出航空环境保护委员会的工作计划中已经纳入对这一问题的进一步研究，包括个案研究。大多数发言者指出，问题已经作为噪声管理平衡做法的组成部分予以处理，而且这种做法应该继续。

17.3.16 大会第 A35-5 号决议要求理事会在每届大会提交一份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。在 A36-WP/35 号文件中，理事会提交了大会第 A35-5 号决议附录 B 至附录 G 的案文草案，并且作出修改以反映大会第 35 届会议以来，特别是航空环境保护委员会第七次会议(CAEP/7) 以来的发展情况。根据说明，只有附录 B 与附录 C 作出了修改。另外，秘书处提到附录 C 中有一处笔误需要更正。还指出，本大会决议的其余附录 (A、H 与 I) 必须与 A36-WP/39 联系在一起考虑。

17.3.17 委员会接受提议的《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》附录 B 至附录 G，不加按语。

17.4 航空排放

17.4.1 一般情况

17.4.1.1 理事会提交了有关国际民航组织大会第 35 届会议以来发动机排放在技术与营运方面所取得的进展，包括秘书处与航空环保委员会开展的有关活动，以及与联合国其他机构合作方面的主要发展情况。

17.4.1.2 与联合国决策机构的联系在继续进行，以求更深刻理解航空对环境的影响，探讨限制或减少排放的政策选择。与联合国决策机构的联系重点是联合国气候变化框架公约 (UNFCCC) 和政府间气候变化问题小组 (IPCC)。值得指出的是，自从大会上届会议以来，京都议定书已经开始生效。根据 2005 年 5 月联合国气候变化框架公约的要求，国际民航组织向联合国气候变化框架公约的科学和技术咨询附属机构 (SBSTA) 提交了有关航空排放与燃油消耗的数据比较演习结果的报告。自此之后，联合国气候变化框架公约有关航空燃油排放的方法论问题的进程没有进一步进展。但是，联合国气候变化框架公约和国际民航组织之间的合作对话一直在继续。与政府间气候变化问题小组的大部分合作活动，集中在为该小组编制第四次评估报告 (AR4) 和编制 2006 年国家温室气体清单指南做准备。国际民航组织要求第四次评估报告包括对 1999 年特别报告主要结论的更新，特别是对不确定性的关键领域 (比如凝结尾流和微粒对卷云的影响)。WP/34 号文件包括 AR4 号文件中这些方面的摘要。

17.4.1.3 CAEP/7 号文件没有建议修改附件 16 第 II 卷航空器发动机排放中有关发动机排放标准严格程度的规定。但是目前正在确定将来是否可能要减少氮氧化物排放量的限额。新的发展是设定氮氧化物排放量的限额的中期目标与长期目标，以帮助航空环境保护委员会今后开展活动。文件对过去四十年期间减少排放量的进展情况作了说明，航空环境保护委员会还编了一本有关机场空气质量的指导材料，这方面的工作仍在进行。

17.4.1.4 关于运营方面的举措，航空环保委员会已经编制了有关实施新的通信、导航、监测/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统对环保的获益，但是更加新进的模式正在开发以强化此项工作。航空环保

委员会已经开始研究连续下降进近（CDAs）在环保方面的优势，虽然需要更多工作，但是显然连续下降进近显示出极大的好处。连续下降进近与其他运营举措方面的工作在环保方面有重大益处，这方面的工作在秘书处、航空环保委员会及国际民航组织其他机构的紧密合作下仍在继续进行。

17.4.1.5 航空环保委员会的工作中一个关键的部分涉及到使用多种模式预测减少排放（以及噪声）的技术与运营方面的改进所产生的效果。航空环保委员会做了很多工作对各国所提供的模式进行评估并对当地和全球的排放趋势进行评估。此项评估的结果已经提交委员会。

17.4.1.6 会议被告知国际民航组织已于 2007 年 5 月组织召开有关航空排放问题的座谈会，为航空排放问题的讨论提供了一个论坛。它提供了有关排放的深入背景资料以协助大会本次会议的决策。本次会议期间国际民航组织还发布了国际民航组织环境保护报告的第一版。这份新的文件旨在提供阶段性的状况报告以及有关航空与环境的权威参照。

17.4.1.7 委员会注意到航空环保委员会取得的成就以及各国的评论。委员会对航空环境保护委员会的工作中所发布的大量材料中所显示的工作表示满意。

17.4.2 基于市场的措施

17.4.2.1 在 WP/39 号文件中，理事会报告了他们在有关国际民航组织航空排放政策方面所做的工作，包括实施基于市场的措施以及其他政策措施，以限制和降低全球范围内（气候变化）和地区范围内（当地空气质量）航空器发动机排放对环境的影响。本文件回顾了处理排放问题所采取的行动，包括三个方面的举措，即技术与标准、运营举措与基于市场的措施的举措。关于后者，国际民航组织从上次大会以来所完成的工作，主要是通过民航环境保护委员会完成，涵盖了自愿措施、按照排放收费与排放交易。

17.4.2.2 国际民航组织收集并散发了有关自愿措施方面的各种经验的资料。本组织还实施了与当地空气质量相关的排放收费政策并发布了指导材料。为降低全球排放而以基于市场的措施的工作重点放在排放交易，因为在这一领域预期可以获得最大的进展。因此制定了有关将国际航空整合为国家排放交易体系的指导原则。理事会在其报告中指出，由于各国对没有所涉及国家的相互认可的情况下如何实施的问题抱有不同的看法，因此这一指导原则只是临时通过（指导原则草案）。这一问题必须在大会层次进行审议。

17.4.2.3 文件还报告了已经完成或正在进行的其他问题的进展情况，诸如越来越积极向旅行公众建议的碳抵消方案、京都议定书允许发展中国家在与航空有关项目中利用的清洁发展机制（CDM）的规定、或联合国邀请国际民航组织参与的遏止气候变迁计划。

17.4.2.4 文件还指出为了在航空排放领域取得进展需要进一步工作的领域。

17.4.2.5 最后，经过重新建构的《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》有关上述问题的三个附件（附件 A、H 与 I）提请大会审议。附件 A 涵盖的是总体方面，附件 H 与 I 经过重新建构分别讨论航空对当地空气质量的影响以及航空对全球气候的影响问题。虽然国际民航组织尽了最大努力弥合各方对决议特定方面的不同意见，诸如排放交易方案中地理范畴问题或航空排放业绩的可能

标的的界定问题等，这些问题仍然没有解决。这些问题在决议的修改文字中放在括号里，需要由大会来解决。

17.4.2.6 澳大利亚在 WP/182 文件中提出建立国际民航组织管理航空温室气体排放战略框架的立场。该文件建议大会应决定加速拟定管理航空气体排放的战略框架，并根据这个框架优先制定切实可行的运营措施和技术措施。它鼓励拟定一种同时推动其他辅助措施（例如自愿抵消计划和公开的排放权交易备选办法）的平衡办法。另外，大会应决定支持在鼓励国际航空气体排放权交易备选办法方面实行多边合作的原则，支持在有关各方相互同意的基础上实施的原则。

17.4.2.7 智利在 WP/285 号文件中认为排放权交易应该在国际法的框架下解决，而且其他多边合作在解决环境问题上也很重要，如：建立共同但有区别的责任、区别对待严重易受影响的国家。这就是说经济发达的国家应该承担不同的其他责任，而对于那些易受影响的国家减少气体排放的措施应有所不同。同时还要考虑像智利这类地理偏僻的国家，因为连接国际的航空运输对这些国家的经济发展至关重要。欧洲的计划可能明显增加航空运营的成本，因此对智利的经济发展有害。它号召支持航空环境保护委员会（CAEP）的工作和国际民航组织在气体排放权交易的工作。

17.4.2.8 中国在 WP/235 号文件中指出，随着全球航空运输量的增长，航空排放及其对气候变化的影响越来越引起国际社会的关注。技术、运营和改善基础设施是行业利害攸关者目前关注的对控制航空气体排放的措施，以市场及政府为基础的经济手段控制航空气体排放则是未来更富有挑战性的核心问题。经济措施用于控制航空气体排放，需要各国在国际民航组织框架下进行讨论。国际民航组织应发挥主导作用，对这些经济手段予以研究和评估，根据共同但有区别的责任原则和协商一致、积极参与、广泛合作的原则，控制航空气体排放，反对单方面行动和不加区别的强制性减排措施，反对不加区别的全球排放权交易，敦促将民航尽快纳入清洁发展机制。

17.4.2.9 埃及在 WP/88 号文件中就一个国家或国家集团对发展中国家要求采纳单边排放权交易计划的影响表达了它作为发展中国家的观点。该文件尤其建议不应由一个国家或国家集团单边地作出航空气体排放权交易的决定，而且关于排放的问题应优先考虑类似于降噪的平衡做法，应同时考虑发展中国家和发达国家的利益。

17.4.2.10 印度在 WP/137 号文件中对它已经采取的为节省燃料和提高环境保护的最近一些倡议做了更新。

17.4.2.11 印度尼西亚在 WP/172 号文件中表达了它在包括噪音管理的环境方面的立场，并提供了在本地文化环境中实行国际航空安全和环境要求的努力及取得的成就等一般信息。

17.4.2.12 一些国家¹在共同提交的 WP/166 号文件中指出，为了有效地迎接航空增长带来的环境挑战，在建立结构完善、长期和全球可接受的做法方面，国际民航组织继续保持其领导作用势在必行，这样才能在增长的同时，管理随之而来的环境影响。这一做法应当包含在国际共识的基础上，促进具有成本效益的解决办法，以利缔约国实现国际民航组织的各项环境目标。国际民航组织应当核准支持相互协议原则

¹ 阿根廷、巴西、加拿大、哥伦比亚、厄瓜多尔、日本、墨西哥、巴基斯坦、巴拿马、圣卢西亚、新加坡、联合阿拉伯酋长国和美国

的关于排放权交易的指导原则，并敦促各国避免采取单方面的温室气体收费。同时，国际民航组织应当认识到，必须虑及环境措施给发展中世界的经济形势带来的问题，并全面遵守国际航空法适用规定中所包含的各项商定的原则。

17.4.2.13 尼日利亚在 WP/251 号文件中表达了非洲国家²的看法。该文件指出欧盟（EU）最近决定把航空纳入排放权交易计划（ETS），该决定不仅影响欧盟承运人而且包括进入欧盟机场的所有承运人。许多非欧盟国家把这一决定看作是不应该再予以考虑的单方面强行作出的决定。它认为在非洲没有进行过任何噪音和排放评估研究而且这种研究非常必要。这类研究应该包括国际民航组织对非洲航空公司排放权交易原则的影响进行审查。非洲国家认为由于《京都议定书》没有规定发展中国家的指标，所以在欧盟的排放权交易计划中包括发展中国家的航空公司的排放指标等于悄悄地塞入这些指标。国际民用航空组织和缔约国应该遵循共同但有区别的责任和能力的原则。应该把重点放在能减少气体排放但又不影响航空运输发展的措施上。他们支持国际民航组织关于技术问题的工作。

17.4.2.14 葡萄牙在 WP/70 号文件中代表欧盟成员国以及欧洲民用航空会议（ECAC）成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）强调通过实行全面的方式解决全球和地区环境影响的重要性。全面的方式应包括技术标准、研究和技术发展、空中交通管理的现代化和基于市场的措施。但是，光凭技术措施还不够，还有必要诉诸基于市场的措施。该文件解释了欧洲在排放收费和排放权交易上的立场，而且显然是无歧视的原则。它还提到欧洲项目已准备好兼顾发展中国家可能提出的问题，包括共同但有区别的责任和能力的原则。此外，它强调大多数第三世界的航空公司不会受影响或影响较小，因为欧洲航空公司将承受大部分的负担。

17.4.2.15 在 WP/240 号文件中，巴林和埃及代表阿拉伯民用航空委员会（ACAC）请大会召开一次由国际民航组织支持的国际会议，以探索减少民用航空对环境不利影响的各种措施。它还要求敦促各成员国免征航空器燃油税，并敦促征税的成员国重新考虑其立场，以便减少对航空公司的负担。它还敦促国际民航组织立即采取行动，制定有关航空器排放权交易制度的清楚和准确的控制措施及指导原则，从而避免妨碍航空运输的发展或限制发展中国家航空公司参与航空运输业。

17.4.2.16 阿拉伯民用航空委员会（ACAC）在 WP/236 号文件中指出，阿拉伯国家为建立一个无污染的环境将努力和国际社会就民用航空的环保问题一起工作。阿拉伯国家还将在这方面遵守国际公约和协议。阿拉伯国家在这个文件中希望通过国际民用航空组织请国际社会尊重这些协议，并要求给予足够的时间和机会进行更多的研究和调查以便实施相关标准。他们还请所有制造国家改善发动机的性能以避免增加成本，并按照航空环境保护委员会（CAEP）和国家民航组织制定的统一规格提供对环境友好的航空运输产品。

17.4.2.17 拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）在 WP/130 号文件中表达了他们就排放权交易的立场，特别强调一些国家或国家集团单方面强加给第三世界民用航空公司的责任，包括那些《京都议定书》

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、伯兹瓦纳、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、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、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦

附件 B 都没有规定义务的地理范围和可能性，比如欧盟正在考虑的排放权交易项目。拉丁美洲民用航空委员会认为欧盟成员国忽视了在多边气候变化文书（他们也是签署国）中所预见的共同但有区别责任的原则。

17.4.2.18 拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）在 WP/131 号文件中还指出了国家为减少民航有害环境影响的责任和在发展航空业的同时寻找合适的解决办法的并行挑战。拉丁美洲民用航空委员会成员国认识到国际民航组织已在限制和减少国际航空产生的气体排放方面取得了重要进展。他们还认为实行适当的整合措施不仅必要而且可能取得更多的进展。这些措施应该包括传播和及时获取可用于民航的先进技术物资和服务、使用更多适合的运行程序、妥善的空中运输组织和管理及使用机场规划机制、土地使用规划和管理、以及采用市场机制控制和减少气体排放。所有这些措施应该整合到国际民航组织具体的指导原则中去并应作为能接受的全球计划（包括在共同同意原则下的排放权交易）的一部分。关键是应用联合国气候变化的框架公约和《京都议定书》所体现的共同但有区别责任的原则。

17.4.2.19 在 WP/75 号文件中，国际贸易组织(WTO)解释了它正在寻求旅游业采纳气候变化和减少排放的方式，与此同时加强社会经济发展一般行业的作用和联合国系统采取的具体行动。这方面的一个关键是在基于市场的气候变化减缓措施方面加强航空当局和旅游当局之间的协调，同时与私营部门进行协商。

17.4.2.20 在 WP/116 号文件中，国际机场理事会（ACI）表示机场被认为是当地空气质量一个重大的问题，因为它将影响如基础设施扩建的批准程序。所以应该支持国际民航组织在这方面的指导原则。此外，国际机场理事会要求定期审查严格的氮氧化物（NO_x）标准。国际机场理事会还认为尽管应该支持把地区的解决方案作为全球解决方案的临时措施，但是气候变化问题应该在国际民航组织的领导下在全球的层面予以解决。为了达到这个效果，它要求国际民航组织制定一个解决航空气体排放对改善气候变化的长期战略的路线图。

17.4.2.21 在 WP/85 号文件中，国际航空运输协会（IATA）在认识到国际航空业过去取得成就的同时，注意到航空业的碳排放量继续增长。该文件解释了国际航空运输协会的愿景是把航空业的碳排放量降低到零增长，并且最终实现无碳排放。为了实现这个目标，需要根据不同国家的航空公司在互相同意的基础上达成的原则，立即在技术、航空器运营基础设施和经济措施的领域内制定一系列政策。应把经济投资作为奖励机制用以推动新的技术方案。抵消式方案更可用于鼓励航空公司客户参与气候变化的倡议。还应更进一步的确定国际民航组织的领导作用并采取一切必要的措施便利和加速朝这方面推进。

17.4.2.22 对于不同的观点，会议指出需要一个非正式的小组帮助执行委员会主席确定向前推进的最佳方法。

17.4.2.23 除了个人或集体联合提交的工作文件之外，包括阿尔及利亚、阿根廷、巴西、中国、法国、印度、尼日利亚、英国、美国等国家和欧盟委员会发言，阐述它们各自在限制或减少航空器发动机气体排放的解决办法方面的立场。

17.4.2.24 大家普遍同意基于市场的措施不应该孤立地考虑，但是作为三个可能的办法之一（技术和标准、运营措施和基于市场的措施）予以应用。一些国家表示这些讨论应该注重在解决减少气体排放的最佳办法方面达成一致意见。

17.4.2.25 一些国家认为，目前国际气候变化的工具中并不要求发展中国家达到定量减少气体排放的目标，因此在对所有航空公司没有区别的情况下，它们不应包括在排放权交易的计划之内。但无论如何，应该优先考虑在采取可能会对发展中国家造成影响的任何措施时对发展中国家的影响，而且不应采取单边的强制性措施，并且适当考虑联合国气候变化框架公约（UNFCCC）体现的共同但有区别的责任和能力之原则。此外，任何减少气体排放的措施不应限制航空业的发展，尤其是航空业对一般经济发展贡献较大的那些国家。

17.4.2.26 一些国家再次确认它们对相关国家没有相互同意就实行排放权交易计划的反对意见。

17.4.2.27 大家同意并支持气候变化是一个全球关切的问题，而且应对此采取全球应对措施。国际民航组织应该在这个问题发挥领导作用。这个问题不是应该采取一些行动，而是应该如何采取哪些行动。建议成立一个国际工作小组进一步研究此问题。

17.4.2.28 有一个国家表示应该考虑已能减少气体排放的实际方案。排放权交易不仅在本国范围也在国际范围没有意义，这主要是因为它将增加飞机票的价格。因为这很可能发生交通模式的转变而且它将不会给气候变化问题带来好处。它认为一个基于推动技术和航空改革而减少拥挤和气体排放的全面办法是在多边合作的框架下推动发展的办法。

17.4.2.29 其他国家表示应该明确定义不同气体排放的长期目标。在他们看来，排放权交易计划是以行业最低的成本降低气体排放的非常有效的机制。在无区别的基础上实行这一计划能够保证实现环保目标，并且能为航空业提供实现可持续发展的最佳机会。这些国家还感到环境收费也是一个有效的基于市场的措施，而且他们国家在 2004 年接受的延期偿付应在本届大会 2007 年底结束。各缔约国应该自行采取他们认为能够履行他们为与气候变化斗争的国际义务的措施。

（待续）

完