



鉴于 2019 冠状病毒病大流行，国际民航组织理事会商定 对国际航空碳抵消和减排计划进行保障性调整

立即发布

2020 年 6 月 30 日，蒙特利尔 — 鉴于 2019 冠状病毒病大流行，国际民航组织理事会于今天商定，为首次对所有行业施行的全球基于市场的措施 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）— 提供明确的保障措施。

国际航空碳抵消和减排计划旨在通过对航空器设计、推进、操作程序、燃料以及其他更加可持续方式的持续创新，弥补航空在减少和消除其二氧化碳排放的能力方面的差距，以实现行业从 2020 年起碳中和增长的理想目标。

国际民航组织大会第 A40-19 号决议界定了国际航空碳抵消和减排计划，其中包括在出现诸如此次 2019 冠状病毒病等影响该计划可持续性的不可预见情况，或造成不当经济负担时对国际航空碳抵消和减排计划进行调整的模式，并通过 3 年一次的定期复审，审议对该计划设计要素进行调整的必要性。

2019 冠状病毒病的影响，使 2020 年国际航空运行、业务量和排放量大幅下降，并将导致按本行业 2019 年和 2020 年平均排放量计算的国际航空碳抵消和减排计划的基线相应下降。虽然运营人飞行减少，并因此产生更少的排放，但是需要抵消更多的排放，进而给飞机运营人带来不当的经济负担。

根据 A40-19 号决议第 16 条所载的保障措施，为避免对航空业造成不适当的经济负担，理事会确定将把 2019 年的排放值当作 2020 年的排放量，以便 2021 年至 2023 年的试验阶段实施国际航空碳抵消和减排计划。

国际民航组织理事会的决定认识到，用今年因 2019 冠状病毒病所遭受大幅超出意料的业务量和排放结果作托词，将有悖于国际民航组织 193 个成员国于 2016 年 10 月通过国际航空碳抵消和减排计划时原本商定的初衷和目标。

国际民航组织理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺指出：“理事国于今天进行了审慎的评估，结合我们目前所面临的异乎寻常的局势确定了最合理的解决办法。”

对于 2020 年业务量和二氧化碳排放量较低给国际航空碳抵消和减排计划其他设计要素造成的影响，如国际航空碳抵消和减排计划新进入者的排放阈值，以及试验阶段选择运营人的排放基础进行抵消计算，理事会成员国提出了补充意见，得到确认的是，将使用 2019 年的排放值用于这些设计要素。

除了试验阶段的保障措施外，考虑到行业如何复苏，并且将需要更多有关国际航空碳抵消和减排计划的局势及影响方面的更多数据和分析，因此可能对国际航空碳抵消和减排计划的后续阶段产生影响。鉴于第 A40-19 号决议第 17 条对国际航空碳抵消和减排计划进行的定期复审将于 2022 年开始，而国际民航组织大会下届会议恰好同期举行，因此，预计各国将对国际航空碳抵消和减排计划进行审查，以便确定其是否对后续阶段适用可能的调整。

为了向前推进以便采取行动支助航空业从 2019 冠状病毒病中得到恢复，本组织正在审议相关的必要性和方式，以便从更长期的角度出发，促进绿色且有韧性的复苏，从而实现可持续的航空，这符合《巴黎协定》的宏大目标，也符合国际民航组织理事会航空恢复工作队近期提出的关于可持续性的建议。在审查国际航空碳抵消和减排计划的同时，制定了一个强有力的进程，以加快行业内对二氧化碳减排创新措施的实施，包括正在进行的国际民航组织二氧化碳减排的评估过程，作为探索长期理想目标可行性的一部分。



为编辑人员提供的资源

关于国际民航组织

国际民航组织创建于 1944 年，作为联合国的一个专门机构在全世界促进国际民用航空安全和有序发展。除其他诸多优先事项外，它为航空安全、安保、效率、能力以及环境保护制定必要的标准和规章。本组织是其 193 个成员国之间在民用航空各领域进行合作的论坛。

[国际民航组织 2019 冠状病毒病平台](#)

[国际民航组织与联合国可持续发展目标](#)

联系人

communications@icao.int

推特: [@ICAO](#)

威廉·瑞兰特-克拉克

(William Raillant-Clark)

宣传官员

wraillantclark@icao.int

+1 514-954-6705

+1 514-409-0705 (手机)

推特: [@wraillantclark](https://twitter.com/wraillantclark)

领英: [linkedin.com/in/raillantclark/](https://www.linkedin.com/in/raillantclark/)