



大会 — 第 39 届会议

执行委员会

议程项目22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

减少在布基纳法索的航空二氧化碳排放量

(由布基纳法索提交)

执行摘要

本工作文件介绍了布基纳法索在努力遏制民航部门产生的二氧化碳排放方面所取得的进展。它突出介绍了为根据国际民航组织的建议制定国家行动计划所采取的步骤和国家民航局实施环境监测系统的情况。还讨论了在实施计划方面所预见的各种挑战，以及布基纳法索所期望的援助和合作。

行动：请大会：

- a) 注意到本文件的内容；
- b) 指示秘书长继续支持旨在协助成员国制定和实施其减少国际航空二氧化碳排放行动计划的国际民航组织方案；
- c) 鼓励成员国和国际组织为环境领域类似于国际民航组织 — 欧洲联盟项目的能力建设和新的地区援助项目提供专项资金；
- d) 促进这一领域成员国之间的伙伴关系，以推动知识共享、技能转让和采取联合行动减少航空部门的二氧化碳排放。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标E — 环境保护。
财务影响：	需要额外的财务资源。
参考文件：	<ul style="list-style-type: none">• 国际民航组织大会A37 — 19号决议；• 国际民航组织大会A38 — 18号决议；• 国际民航组织-欧洲联盟项目 — 缓解国际航空二氧化碳方面的能力建设；• 布基纳法索关于减少国际航空二氧化碳排放的行动计划。

¹ 法文版由布基纳法索提供。

1. 引言

1.1 国际民航组织大会第 37 届会议鼓励各国自愿向国际民航组织提交行动计划，其中阐述它们各自为减少国际航空二氧化碳排放所采取的政策和措施，并每年向国际民航组织报告这些措施的实施情况（A37-19 号决议，第 9 段）。在第 38 届大会 A38-18 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 — 气候变化中重申了这一要求。这些行动计划旨在阐述一国的国际航空二氧化碳排放现状、计划采取的减排措施、预期的结果和实施这些措施所需要的任何援助。根据这些计划编制的的数据使国际民航组织得以衡量各国为朝国际航空减排全球理想目标迈进所取得的进展，并确定每个国家在执行其计划方面遇到的障碍。

1.2 在过去六年中，国际民航组织已采取了一些步骤来协助各国起草和实施它们的行动计划。为此在不同地区，特别是在西部和中部非洲地区（WACAF）举办了讲习班，来自 11 个国家的逾 35 名专家接受了相关培训。分别在 2014 年和 2015 年推出了两个联合援助项目，一个是与欧洲联盟，另一个是与联合国开发计划署 — 全球环境基金²共同推出的，以建设发展中国家采取举措减少国际航空二氧化碳排放的能力。

2. 讨论

2.1 为努力应对气候变化，在 2013 年，布基纳法索开始起草一项行动计划，该计划包括一些减排措施，重点主要放在改进空中交通管理上。在请求国际民航组织提供援助之后，在 2014 年，布基纳法索成为国际民航组织 — 欧洲联盟项目 — 国际航空二氧化碳减排方面的能力建设 14 个受益国之一。这一举措使布基纳法索 — 唯一选定的西非国家 — 通过于 2014 年 12 月建立一个民用航空二氧化碳减排行动计划小组，开始参与同航空业各利害攸关方的协商进程。该小组由国家民航局（ANAC）局长领导，包括航空部门的主要从业者，他们每月召开会议。

2.2 2015 年，行动计划小组修订和扩充了布基纳法索的行动计划，最终选择了 5 大类 12 项减排措施：航空器技术发展；改进空中交通管理和随之而来的基础设施的使用；更高效的运行；机场的改进和开发代用燃料。这些不同的措施将减少国际航空二氧化碳排放的主要来源，并将涉及行动计划小组所代表的所有利害攸关方。这些措施也将以减少诸如非国际航空、机场的能源消耗和地面处理设备等国内来源的二氧化碳排放量的形式，产生积极的涟漪效应。总之，从 2017 年起，这些措施应该有助于每年减少 6 630 吨国际航空产生的二氧化碳。

2.3 2015 年，在收集和监测关于空中交通和燃料消耗数据方面取得进一步显著进展。行动计划小组的利害攸关方获得了更可靠的历史数据，这使得能够利用 2014 年的空中交通数据来计算 2015-2035 年期间国际航空二氧化碳排放的基线情景。这一预测 — 显示在没有采取减排措施情况下的排放趋势 — 可以与实际观察到的趋势进行比较，便评估根据行动计划实施措施的结果。

2.4 随着国家民航局引入一种环境监测系统，即由国际民航组织秘书处开发的作为上述国际民航组织 — 欧洲联盟项目的一部分的航空环境系统（AES），也方便了进行排放监测。这种基于计算机的工具用于处理由国家航空公司以标准化形式提供的的数据。通过验证收到的信息并酌情将其导入到数据

² <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Assistance.aspx>

库中，该航空环境系统允许自动收集、分析和存储国家民航局内的相关数据。此外，该工具还可用来直接从数据库中导出诸如国际民航组织表格 M³或月度二氧化碳排放报告等不同格式下的信息，这使得更容易向国际民航组织报告结果。

2.5 国家民航局 — 布基纳法索的航空当局，通过采取各项监管措施，也一直努力巩固其取得的进展并对其进行正式化。该行动计划小组是根据国家民航局局长的正式决定⁴建立的，并根据一项规定⁵，由航空公司定期向国家民航局报告相关数据已成为一个义务，该规定不久将通过一个针对环境部门的通告予以加强。

3. 结论

3.1 行动计划小组接下来的会议将是规划减排措施和对实施这些措施所需要的技术和财务资源进行详细评估。资源调动将是一个重大挑战，布基纳法索打算呼吁有能力的国家和国际合作伙伴为我们的努力提供支持。在这方面，布基纳法索还鼓励非洲国家，特别是西部非洲国家，向国际民航组织传达它们的援助需求，为该地区国家提供技术和资金支持开辟新的契机。

3.2 布基纳法索请大会：

- a) 注意到本文件的内容；
- b) 指示秘书长继续支持旨在协助成员国制定和实施其减少国际航空二氧化碳排放行动计划的国际民航组织方案；
- c) 鼓励成员国和国际组织为环境领域类似于国际民航组织 — 欧洲联盟项目的能力建设和新的地区援助项目提供专项资金；
- d) 促进这一领域成员国之间的伙伴关系，以推动知识共享、技能转让和采取联合行动减少航空部门的二氧化碳排放。

— 完 —

³ <http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/eap-statistiques-excel.aspx>

⁴ 2014年12月31日第14.425/ANAC/DG号决定。

⁵ 2013年12月31日第2013.0051/MIDT/SG/ANAC号规定。