



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目16: 环境保护 — 国际航空和气候变化 — 政策和标准化

为制定和实施国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供援助和未来做法

(由非洲民航委员会(AFCAC)54个成员国¹提交)

执行摘要

本工作文件强调了国际民航组织在一个成功的合作模式下为各国提供援助所发挥的作用，这种模式可能适用于其他成员国，主要是发展中国家。十二个³非洲成员国受益于国际民航组织和欧盟(EU)的能力建设项目。该计划展示了援助方案对成功实现环境保护总体目标和全球子目标的重要性。通过援助，这十二个非洲成员国向国际民航组织提交了强有力的二氧化碳减排国家行动计划。

还有四十三个非洲成员国尚未从用于制定二氧化碳减排行动计划和实施选定的缓解措施的此类援助方案中受益。本工作文件鼓励成员国和国际民航组织秘书处为类似方案提供资金，并为成员国环境保护建立永久性援助和能力建设方案。该文件还鼓励在制定和实施方案方面开展合作。

行动：请大会：

- a) 注意本工作文件中提供的信息；
- b) 鼓励成员国和国际民航组织支持各国制定和更新国家二氧化碳减排行动计划并实施选定的措施；
- c) 鼓励成员国、国际民航组织、地区和国际组织与国际民航组织环境处密切协调，推动和支持为环境保护方案供资的举措，并为成员国建立永久性援助和能力建设方案。
- d) 指示秘书长在上述成功经验的基础上，支持和加强二氧化碳减排的能力建设，并提供技术支持和技术转让。
- e) 指示秘书长与非洲民航委员会合作，支持非洲成员国制定和实施计划。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标E — 环境保护。
财务影响：	无财务影响。

¹ 本文件英文和法文版本由AFCAC提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、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、利比亚、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、纳米比亚、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、南苏丹、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

³ 安哥拉、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、中非共和国、乍得、刚果共和国、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬、肯尼亚、圣多美和普林西比。

参考文件：

- 国际民航组织A39-2号大会决议。
- 国际民航组织Doc. 9988号文件：《关于制定二氧化碳减排国家行动计划的指导》。
- 国际民航组织 — 欧盟援助项目最终报告：《国际航空二氧化碳减排能力建设》。

1. 引言

1.1 截至 2019 年 7 月 31 日，已有二十五个非洲成员国(占 AFCAC55 个成员国的 45.4%)向国际民航组织提交了二氧化碳减排国家行动计划。二十五个成员国中有十二个在国际民航组织 — 欧盟援助方案下提交了其国家行动计划。

1.2 自 2014 年开始的国际民航组织 — 欧盟援助项目旨在协助十四个选定国家(非洲 12 个和加勒比地区 2 个)测量和减少航空部门的排放。在适当的支持下，各国得以制定和提交强有力的二氧化碳减排国家行动计划，并开始实施降低排放和航空燃料消耗的措施。

1.3 在 A39-2 号决议第 17 段中，大会要求理事会继续在向其成员国提供援助方面发挥关键作用，与其他国际组织建立进一步伙伴关系，以满足国际民航组织成员国的援助需求，并便利其获得现有的和新的财政资源，向发展中国家提供技术转让和能力建设，并继续启动具体措施援助发展中国家。

1.4 环境保护问题为成员国带来了许多挑战和机遇。目前，有若干成功案例，涉及技术转让、开发可持续航空燃料(SAF)、运营改进(ATM)、实施国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)、提供援助和能力建设。援助、能力建设、融资和技术转让事项，尤其对于发展中国家而言，成为确保“不让任何国家掉队”举措取得成功的最重要的因素。

2. 分析

2.1 国际民航组织在其 A39-2 号决议，《国际民航组织关于环境保护 — 气候变化的持续政策和做法的综合声明》中，请各国编制或更新行动计划，最好在 2018 年 6 月底之前、且此后每三年一次提交国际民航组织。

2.2 十二个非洲成员国受益于国际民航组织 — 欧盟联合援助项目，并通过在 2015 年 12 月至 2016 年 6 月之间提交其国家行动计划履行了其承诺。根据国际民航组织 9988 号文件《关于制定二氧化碳减排国家行动计划的指导》，对这些行动计划进行了审查并认为令人满意。这些行动计划包含国家一级国际航空二氧化碳排放的相关基线数据和预期结果，使国际民航组织能够汇总全球信息并监测在实现全球理想目标方面(至 2020 年全球年平均燃油效率提高 2%、从 2021 年到 2050 年全球燃料效率每年提高 2%)的进展情况。

2.3 该项目成为这十二个非洲成员国在环境保护和气候变化方面取得具体进展的主要催化剂。除了提交国家行动计划外，这些国家还采用航空环境系统(AES)有效监测二氧化碳排放，并实施了四项缓解措施，即：持续爬升运行、持续下降运行、可持续航空燃料可行性研究以及在布基纳法索、喀麦隆、加蓬和肯尼亚四个国家在机场场所安装太阳能设施和电动地面动力装置和预处理空气装置。

2.4 除了这些试点缓解措施和可行性研究得到执行之外，这十二个非洲国家在项目时间框架内实施了 50 多项缓解措施，这些措施已纳入其在该项目下制定的行动计划。虽然这十二个国家认可在制定行动计划方面的支持对于确保遵守国际民航组织的目标和促进可持续民用航空非常重要，但并非所有非洲国家都有同样的能力从建立国家行动计划和实施措施中受益。必须鼓励成员国、国际民航组织、国际组织和发展伙伴在上述成功经验的基础上，继续支持和加强二氧化碳减排的能力建设。因此，在国际民航组织和非洲民航委员会之间在为非洲制定和实施方案方面需要财政资源、技术支持、技术转让和合作。

2.5 国际民航组织 — 欧盟项目表明对国家的援助和能力建设对于成功实现全球环境保护总体目标和子目标的重要性。但是，该项目是暂时的，且并非所有非洲国家都从中受益。非洲大陆的一些地理区域不在国际民航组织 — 欧盟项目范围内。在有资金或能力建设的情况下，必须优先考虑从未向国际民航组织提交过国家行动计划的非洲成员国。

2.6 应强调的是，在本项目下编制和更新二氧化碳减排国家行动计划方面取得的经验要求为成员国、特别是发展中国家提供环境保护方面的永久性援助和能力建设方案。因此，应通过与国际民航组织环境处和地区机构的密切合作和协调，为环境方案提供资金并开展实施。

3. 结论

3.1 国际民航组织 — 欧盟联合项目为开展合作提供了更广泛的框架和成功实现全球目标和结果的关键要素。大多数成员国愿意为国际民航组织的目标和环境工作做出贡献，但一些发展中国家没有财政资源和必要的技术能力来实现这些目标。

3.2 值得注意的是，国际民航组织通过环境办公室与成员国协调执行的不同项目发挥了重要作用。在环境保护和气候变化方面采取行动对于发展中国家是一个重要的推动力。