

**事由：印度共和国对于第A40-19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 —  
国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)的保留声明**

国际民航组织秘书长柳芳博士  
尊敬的柳芳女士：

印度共和国坚定致力于处理气候变化问题，并赞赏国际民航组织处理气候变化问题的举措。

作为一个负责的国际民航组织成员，印度愿意发挥其作用，支持国际民航组织关于环境保护的政策和做法，包括 CORSIA。在 2022 年对 CORSIA 的审查必须调整 CORSIA 的设计要素，为计算排放水平之目的，拟使用以成员国的国民所作国际旅行为基础的收入吨公里(RTK)，而无论乘坐哪一航空公司。

印度共和国谨此提出对于大会第 A40-19 号决议的前言和某些段落的保留，理由如下：

**1. 前言**

印度共和国提出对于大会第 A40-19 号决议的前言条款的保留，理由如下：

**第 16 条**(忆及《联合国》.....)

印度同意这一条款中所述原则，但认为这项原则在本决议中并无一席之地，对此应予纠正。

**第 21 条**(认识到本决议.....)

印度支持《联合国气变公约》和国际民航组织合作制定清洁发展机制(CDM)方法，亦支持应遵守《联合国气变公约》和《巴黎协定》这项原则，但认为国际民航组织在这个问题上自行其道，且本决议给予技术咨询机构(TAB)和航空环境保护委员会(CAEP)的决定以优先。此处需予纠正。

按照《联合国气变公约》的规定，所商定的温室气体(GHG)计算原则，将减缓温室气体排放的责任赋予成员国而非部门排放源。大会决议应考虑及这一点。

**2. 决议**

印度共和国提出对于大会第 A40-19 号决议下述段落的保留，理由如下：

**第 1 段**

本决议各条款应以此对其作出的保留为限。

### 第 3 段和第 5 段

我们愿对实现 2020 年全球理想目标作出保留，因为这一目标不利于发展中国家的航空增长。我们建议考虑另一个比较接近 2027 年的基线，因为发展中国家的航空增长预期在 2020 年后会相当迅猛，而发达国家则已达到饱和状态。

### 第 8 段

印度支持这一段中所载原则，但认为无论是在本决议还是在 CORSIA 中，都没有任何条款给发展中国家以任何有利之处。

### 第 11 段

鉴于对前言第 21 条的保留，我们建议将方法从计算飞机运营人的抵消要求改为计算国家的抵消要求。这样做时必须考虑成员国的国民所作国际旅行，而无论乘坐哪一航空公司。

### 第 12 段

关于新加入者的条款在基线方面不甚明确，因此，国际民航组织应与成员国磋商开展进一步工作，并在此基础上对这一条款进行修改。在这方面，我们愿重申我们的立场，即排放不应按航空公司确定而应按国家分配。如果这一做法得以采用，就不需要关于新加入者的单独条款。

### 第 19 段

我们认为，理事会必须采用一种和成员国进行技术对话和磋商的机制，以审查和修订附件 16 第 IV 卷，尤其是对于确定基线。

### 第 20 段

对这一决定，即按照《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的排放单位标准 (EUC) 机制只要与国际民航组织理事会的决定一致则可被接受，印度提出强烈保留。我们建议，这一条款应修改为，国际民航组织理事会所建立的排放单位标准必须与按照《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制一致。

顺致最崇高的敬意。

印度驻国际民航组织理事会代表

签名

(Shefali Juneja)

2019 年 11 月 1 日

**印度共和国对于第A40-18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 — 气候变化的保留声明**

国际民航组织秘书长柳芳博士  
尊敬的柳芳女士：

印度共和国是一个负责任的国家，并坚定地致力于同国际民航组织一道就气候变化问题开展工作。印度坚信，国际航空界的回应，应该遵从在 2015 年《联合国气变公约》第二十一次缔约方大会 (COP21) 上达成的《巴黎协定》所述的总体原则。

《巴黎协定》清楚地认识到，发展中国家尚未达到其排放峰值，且达到排放峰值对发展中国家来说需要更长时间。《巴黎协定》未规定任何具体部门须实现碳平衡增长，更不会规定须在2020年之前。因此，从2020年起实现碳平衡增长将是退化性的，并且会有损于航空部门，尤其在发展中国家，因为这些国家的航空部门尚未成熟，还在飞速发展之中。

## **1. 前言**

印度共和国提出对于大会第 A40-18 号决议的前言条款的保留，理由如下：

### **第 10 条(认识到.....全球理想目标.....)**

我们对在 2020 年冻结净碳排放这一目标的公平性和可行性提出严重关切，已对 2016 年上届大会第 A39-22/1 号决议提交保留，并谨此再次提交保留。2020 年的门限值对于发展中国家很不公平。我们建议，考虑对发展中国家另设基线，因为这些国家的航空增长预期在 2020 年后会相当迅猛，而发达国家则已达到饱和状态。

### **第 12 条(确认处理.....温室气体排放.....)**

我们对在 2050 年前将碳排放与 2005 年的水平相比减少 50%这一目标提出保留。这一目标力度过大，不具备实现的可行性，尤其是发展中国家。因此，我们建议将其修改到更为现实的水平。

### **第 13 条(忆及《气候变化公约》及.....)**

印度同意这一条款中所述原则，但认为这项原则在本决议中并无一席之地，对此应予纠正。

### **第 30 条(忆及大会.....决议.....)**

印度就 A40-19 号决议提交的保留须适用于本条款。

## **2. 决议**

印度共和国提出对于大会第 A40-18 号决议下述段落的保留，理由如下：

## 第 2 段 c) 款

印度支持《联合国气变公约》和国际民航组织合作，亦支持应遵守《联合国气变公约》和《巴黎协定》这项原则，但认为国际民航组织的规章没有充分重视按照《联合国气变公约》和《巴黎协定》商定的原则/决定。我们建议，对国际民航组织这方面的做法进行必要的纠正。

## 第 6 段和第 8 段

我们对实现中期全球理想目标，即 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平作出强烈保留。2020 年的门限值对于发展中国家很不公平。我们建议，考虑对发展中国家设置另一基线，因为这些国家的航空增长预期在 2020 年后会相当迅猛，而发达国家则已达到饱和状态。

## 第 9 段

鉴于对前言第 12 条的保留，我们支持这项提议，即探索国际航空长期全球理想目标的可行性，其方式是进行详细研究，评估任何提出的目标的可实现性和影响。但是，我们建议，应充分注意发展中国家在需要消除贫困和实现公平社会经济发展方面的差距。

顺致最崇高的敬意。

印度驻国际民航组织理事会代表  
签名  
(Shefali Juneja)  
2019 年 11 月 1 日