



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

本文作者对国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）当前和未来实施的看法

（由阿拉伯民用航空组织代表21个阿拉伯国家提交）¹

执行摘要

本工作文件介绍了阿拉伯民用航空组织（ACAO）成员国对国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）当前和未来实施的看法，重申了其作为处理国际航空二氧化碳排放的唯一全球基于市场的措施（MBM）的作用。文件强调了该地区在 CORSIA 的试行和第一阶段的积极参与，对国际民用航空组织（ICAO）环境机构的贡献，以及为建立国家监管框架和技术能力所做的努力。

本工作文件对国际民航组织框架之外新出现的单边或区域基于市场的措施和对国际航空的税收提案提出关切，这带来监管各自为政、合格排放单位重复计算以及航空运营人负担增加的风险。文件强调需要稳定供应高质量的 CORSIA 合格排放单位，并呼吁加快签发授权书并进行相应调整。

此外，本工作文件的作者对超出 CORSIA 既定范围的任何义务表示高度关切，特别是对航空部门征税以资助《气变框架公约》下减缓和适应项目的提议。作者还对倡导全球航空碳收费或税收制度用作气候融资举措和供资机制的呼声激增和新兴联盟表示关切。这些措施不属于国际民航组织商定的框架及其公约，存在监管各自为政的风险，增加业界的经济负担，特别是在当前关键的 CORSIA 实施阶段，并破坏了有效减少航空排放至关重要的全球共识。

为确保有效实施，该文件主张加强能力建设、定期审查 CORSIA 并加强国际合作。它提出采取行动重申 CORSIA 的核心作用、应对供应挑战并推动与国际民航组织目标保持一致。建议采取新的行动方针，以监测不断变化的法规，并积极让各国参与支持在国际民航组织框架下的统一实施，从而确保 CORSIA 仍然是处理国际航空排放问题的统一和有效的机制。

¹ 阿尔及利亚、巴林、科摩罗、吉布提、埃及、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、利比亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、索马里、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、阿拉伯联合酋长国、也门。

行动：请大会： a) 注意到本工作文件的内容； b) 重申 CORSIA 现在和将来都是为处理国际航空二氧化碳排放问题而制定的唯一全球基于市场的措施 — 不仅通过提供统一的抵消机制，而且通过确保全球标准化的监测、报告和核查（MRV）体系。这种统一的做法对于防止单边或地区性基于市场的措施的出现以及保证国际航空排放只被测量和计入一次至关重要； c) 确认对超出 CORSIA 范围之外的任何义务表示严重关切，特别是与向国际航空部门征税以资助《气变框架公约》减缓和适应项目的提议有关的义务，以及倡导征收全球航空碳收费或税收制度用于气候融资举措和/或供资机制的呼声； d) 敦促成员国加快有关国家主管部门签发授权书，并对经批准的 CORSIA 合格排放单位做相应调整，以确保排放信用额度的充足供应； e) 敦促国际民航组织继续根据不同区域和国际民航组织成员国的需求和就绪度要求提供能力建设和技术援助，以确保有效实施并避免监管疲劳；应扩大能力建设方案，特别针对发展中国家。这可包括在 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案下为监测、报告和核查（MRV）、排放核算和监管开发提供技术援助。	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标：航空具有环境可持续性。
财务影响：	本文件提及的活动将根据国际民航组织 2026-2028 年经常预算和/或预算外捐款的可用资源进行。
参考文件：	Doc 10184 号文件：《大会有效决议》（截至日 2022 年 10 月 7 日） 国际民航组织 A41-22 号大会决议

1. 引言：阿拉伯民航组织成员国在国际民航组织环境保护工作中的贡献

1.1 本工作文件的作者欢迎航空部门在处理二氧化碳排放和气候变化方面展示出的领导力和承诺。自 2016 年第 39 届大会历史性商定通过全球首个基于市场的措施以来，国际民用航空组织（ICAO）成员国、国际航空运营人和相关利益攸关方的参与度是空前的。

1.2 根据国际民航组织成员国的承诺，阿拉伯民用航空组织（ACAO）成员国列明了强有力合作的途径，以应对国际航空对环境的影响。阿拉伯民航组织成员国发挥了积极作用，开展国际合作，以便就国际航空碳补偿和减排计划（CORSIA）作为唯一的全球基于市场的措施达成共识。

1.3 阿拉伯民航组织地区在国际民航组织环境委员会中表现出有效的参与，包括领导职位，五个阿拉伯民航组织成员国（埃及、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国）也作为委员为国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）做出了贡献，而埃及和阿拉伯联合酋长国在上一个周期和本周期连续担任航空环保委副主席，同时阿拉伯民航组织还作为航空环保委观察员，开展分析以支持航空环保委的建议进程。此外，卡塔尔、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国还作为国际民航组织技术咨询机

构（TAB）的成员，一直在为实现国际民航组织的目标做出贡献，卡塔尔担任本周期技术咨询机构副主席，沙特阿拉伯是航空环保委长期理想目标任务队（LTAG-TG）的共同主席。此外，卡塔尔是国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT CORSIA）方案的捐助国，阿拉伯联合酋长国的理事会代表已当选为国际民航组织理事会气候变化和环境委员会（CEC）副主席。

1.4 七个阿拉伯民航组织成员国（科摩罗、伊拉克、毛里塔尼亚、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国）自愿参加了 CORSIA 试行阶段（2021-2023 年）和/或第一阶段（2024-2026 年）。

1.5 根据国际民航组织文件“CORSIA 飞机运营人的国家归属”，十六个阿拉伯民航组织成员国已提交了归属于各自国家的飞机运营人名单，以便在 2025 年实施 CORSIA。此外，主要的飞机运营人已成功完成了监测、报告和核查（MRV）要求。

1.6 大多数阿拉伯民航组织成员国已采取重大措施支持 CORSIA 的有效实施，包括制定国家监管框架、开展 MRV 活动和组织技术研习班。此外，阿拉伯民航组织还根据国际民航组织的指南，进一步促进了区域协调实施和知识交流。

2. 唯一的国际航空全球基于市场的措施

2.1 需要强调，CORSIA 是唯一全球商定专门用于解决国际民用航空的二氧化碳排放问题的基于市场的措施。

2.2 任何区域或单边基于市场的措施都可能造成各自为政，有重复计算合格排放单位的风险，并削弱 CORSIA 标准化监测、报告和核查（MRV）和抵消框架的一致和有效实施，从而破坏全球努力。

2.3 自第 39 届大会以来，在实施 CORSIA 方面取得了重大进展，包括通过标准和建议措施、MRV 和抵消程序、排放报告和技术援助。然而，各自为政的基于市场的措施威胁到 CORSIA 的完好性，给运营人增加了财务、行政和运营负担，危及商定的全球框架，并阻碍了实现航空净零排放的长期理想目标的进展。

2.4 本文作者对超出 CORSIA 既定范围的任何义务深表关切，特别是对航空部门征税以资助《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）下的减缓和适应项目的提议。作者还对倡导全球航空碳收费或税收制度用作气候融资举措和供资机制的呼声激增和新兴联盟表示关切。这些措施不属于国际民航组织商定的框架及其公约，存在监管各自为政的风险，增加业界的经济负担，特别是在当前关键的 CORSIA 实施阶段，并破坏了对有效减少航空排放至关重要的全球共识。

3. 确保 CORSIA 合格排放单位的供应以利于 CORSIA 合规

3.1 高质量且可核查的 CORSIA 合格排放单位对于实现 CORSIA 的二氧化碳减排目标至关重要，它为航空公司提供可靠的抵消，确保真实且可衡量的环境效益。

3.2 当前的市场存在 CORSIA 合格排放单位严重短缺，造成供需缺口，威胁到运营人履行抵消义务的能力，并有导致价格波动和财务负担增加的风险。应对这一挑战需要加快授权书（LoA）的签发

和批准以及运用相应的调整，并将这些关切纳入下一次 CORSIA 定期审查中。协调一致的方法对于稳定市场、管理价格波动、保持航空运营人的采购灵活性以及支持有效和可持续实施 CORSIA 至关重要。

4. 加强有效实施 CORSIA

4.1 能力建设发挥着至关重要的作用，特别是对于发展中国家，通过在 ACT-CORSIA 方案下开展关于 MRV、排放追踪和监管开发方面的专门培训，确保成功实施 CORSIA 和其他气候目标。

4.2 根据大会 A41-22 号决议，CORSIA 应进行定期、透明和包容的审查，以适应不断演化的情况、改进实施并保持其相关性。这些审查应考虑外部监管发展的影响，并提出调整建议以维护该计划的完好性。

4.3 应通过 ACT-CORSIA 等平台和其他场所促进各国、行业利益相关者和国际组织之间的全球对话与合作，就航空气候政策的未来方向达成共识。这包括举办专家组、研习班和论坛来分享最佳实践并协调工作。

— 完 —