



大会 — 第40届会议

执行委员会

议程项目16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

减少国际航空二氧化碳排放的援助和能力建设

(由多米尼加共和国提交)

执行摘要

本工作文件突出介绍国际民用航空组织 (ICAO) 按照一个成功的合作模式援助各国所发挥的作用；这一模式可调整用于其他成员国，主要是发展中国家。国际民航组织和欧洲联盟 (EU) 的能力建设项目，再加上联合国开发署 (UNDP) 和全球环境基金 (GEF)，以及国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训 (ACT-CORSIA) 方案等，展示了援助方案对于成功实现各项全球环境保护目的和目标的重要性。

然而，这些由国际民航组织环境处 (ATB/ENV) 和技术合作局 (TCB) 引领的援助方案是临时的，而且不是向所有国家开放；因此，本工作文件敦促成员国和国际民航组织秘书处为成员国制定一个常设的环境保护援助和能力建设方案。这一方案必须由国际民航组织经常预算供资，国际民航组织运输局环境处和技术合作局 (TCB) 必须就其实施而彼此密切合作和协调。

行动： 请大会：

- a) 要求理事会为环境能力建设专门划拨资源 (对各国的援助)；
- b) 要求理事会继续履行任务，通过传发重要信息和指导材料以及提供技术援助来支持成员国；
- c) 要求理事会在国际民航组织经常方案之下，设立一个环境援助和能力建设专门方案/项目与组织架构以支持成员国，主要是发展中国家；
- d) 要求理事会继续履行任务，与其他国家和国际组织结成联盟，以便满足成员国对于援助的需要，包括获得财务资源、技术转让和能力建设，以减缓航空部门的二氧化碳 (CO₂)。

战略目标：	本工作文件涉及环境保护战略目标。
财务影响：	本工作文件所述活动将根据国际民航组织2020年至2022年经常方案预算、其他国家的捐助和/或预算外捐助的可用资源情况开展。
参考文件：	● 国际民航组织大会第A39-3号决议。

¹ 西班牙文本由多米尼加共和国提供。

1. 引言

1.1 众所周知，环境根本不是国际民航组织的新问题，因为这一事项早在二十世纪六十年代就在芝加哥公约中明确提出，不仅如此，国际民航组织对之一直十分重视。由于国际民航组织在环境保护领域的努力和领导作用，今天的航空器比 50 年前的安静度提高 75%，效率提高 80%；环境问题取得了巨大进步，并在创新和研发方面创造了历史。

1.2 然而，在纳入了气候变化问题和通过全球目标之后，环境对成员国带来了许多挑战和机会。成功克服这些挑战并收获今天看到的成果，这一切的关键无疑是国际民航组织通过环境处(ENV)对各国提供的援助。迄今，我们在已在技术、标准、可持续航空燃料(SAFs)、运行改进(ATM)、国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)、援助和能力建设等方面取得了成功。

1.3 国际航空正迎来一场新的革命，其中有空中航行系统和卫星系统的变革，推出了绿色机场，可再生能源，可持续航空燃料(SAFs)，当然还有更为现代和高效率的航空器，包括城市和超音速航空模式。此外，由于最近通过的附件 16 的新修订和卷册要求成员国、尤其是发展中国家加大参与和承诺的力度，因此，援助和能力建设问题就成为了确保“不让任何国家掉队”的最为重要的因素之一。

2. 援助和能力建设

2.1 自 2010 年通过国际民航组织大会第 A37-19 号决议以来，国际民航组织启动了关于二氧化碳减排行动计划的环境处援助、能力建设和培训(ACT ENV)方案和环境座谈会，为支持各国做出了巨大努力。随后，在 2013 年的国际民航组织大会第 38 届会议上，合作和援助框架因各种能力建设方案而得到扩展，国际民航组织因而与欧盟、联合国开发署和全球环境基金等结成联盟。此外，在 2018 年，国际民航组织和一些成员国(捐助方)设立了 ACT-CORSIA 方案。

2.2 这些项目和方案都展示了援助和能力建设对于各国成功实现各项全球环境保护目的和目标的重要性。然而，这些项目是临时的，而且不是向所有国家开放；因此，国际民航组织秘书处应该为成员国、尤其是发展中国家制定一个常设的环境援助和能力建设方案。这一方案必须由国际民航组织经常预算供资，国际民航组织的环境处和技术合作局(TCB)必须就其实施而彼此密切合作和协调。

2.3 多米尼加共和国一直是各援助项目的受援国，尤其是国际民航组织 — 欧盟“国际航空二氧化碳减缓能力建设”项目和 ACT CORSIA 方案。

2.4 国际民航组织 — 欧盟联合项目中有 12 个非洲国家和 2 个加勒比国家是受援国。这是一个十分重要的方案，使多米尼加共和国在环境保护和气候变化方面实现各项目标和采取实际步骤。作为国际民航组织 — 欧盟项目的成果，多米尼加共和国已经：(i) 通过建立环境保护委员会(CPMA)和可持续发展署(DDS)加强机构体制；(ii) 采用航空环境系统(AES)来高效率地监测二氧化碳排放；和(iii)成功实施了各项减缓措施，例如制定了开发和使用以甘蔗为原料的可持续航空燃料(SAFs)路线图，在各国际机场安装了 10.8MW 的光电能源，建成了一个空中交通流量管理(ATFM)单位以及实施 PBN 程序 — 所有这些使在多米尼加共和国航空部门环境项目的投资达 1850 万美元。

2.5 必需强调，这些项目并不是全部由国际民航组织或捐助国供资，情况基本相反。国际民航组织的技术援助提供了更广泛的框架，并因此而查明实现目标和获得结果的工具，这是国际民航组织通过其环境处(ENV)及其技术合作局(TCB)引领的能力建设模式成功的关键。

2.6 和多米尼加共和国一样，参加国际民航组织环境处(ENV)不同技术援助项目的安哥拉、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、印度尼西亚、牙买加、肯尼亚、特立尼达和多巴哥、圣多美和普林西比等国也取得了积极成果和成功。除这些国家外，许多其他成员国也在 ACT-CORSIA 方案下授予和接受了援助，其中涉及 15 个援助国和 98 个受援国。

3. 结论

3.1 考虑到国际民用航空组织(ICAO)通过的有关环境的各项决议(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)认识到并规定必须不延误地确定措施去援助发展中国家，以及便利获得财务资源、技术转让和能力建设；

3.2 认识到国际民航组织的援助和能力建设方案是成功实现各项全球目标的关键因素，并考虑到成员国随时准备对国际民航组织的环境目标和工作做出贡献，但有些国家缺乏财务资源或必要的技术能力；

3.3 考虑到国际民航组织通过环境处(ENV)与技术合作局(TCB)协调实施的各项项目发挥重要作用，这一直是发展中国家就环境保护和气候变化采取行动的驱动力；

3.4 认识到国际民航组织在经常方案内提供必要资源(工作人员、指导材料、讲习班、预算、援助项目等)，以便为成员国提供支持，按照各国的不同情况和各自能力实施环境保护的援助和能力建设项目，并处理与气候变化相关的挑战的重要性，要求理事会：

- a) 为环境能力建设专门划拨资源(对各国的援助)；
- b) 继续履行任务，通过传发重要信息和指导材料以及提供技术援助来支持成员国；
- c) 在国际民航组织经常方案之下，设立一个环境援助和能力建设专门方案/项目以支持成员国，主要是发展中国家
- d) 继续履行任务，与其他国家和国际组织结成联盟，以便满足成员国对于援助的需要，包括获得财务资源、技术转让和能力建设，以减缓航空部门的二氧化碳。