



大会 — 第 41 届会议
执行委员会

议程项目 18: 环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA)

中美洲在执行国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) 方面的贡献

(由组成中美洲空中航行服务公司 (COCESNA) 的国家提交)²

执行摘要

本工作文件提及了中美洲地区对实施国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) 的贡献。虽然由于 COVID-19 卫生危机及其后果的影响, 使运行有所减少, 但这并没有导致参与水平下降; 相反, 又有两个中美洲国家开始参与上述环境机制的自愿阶段。因此, 伯利兹、危地马拉、萨尔瓦多、洪都拉斯和哥斯达黎加等发展中国家, 正在促进实施国际民航组织的战略目标。它们虽然是没有较大排放的小国, 但这方面的贡献导致涵盖了更多航线, 并增强了上述机制的普遍性和稳健性。

行动: 敬请大会:

- a) 要求国际民航组织理事会持续鼓励其相关机构, 就航空业碳排放评价指标的定义提供技术建议, 以便提交供即将举行的大会第 41 届会议批准, 这将指导成员国确定其各自的规章; 和
- b) 要求国际民航组织技术合作局 (TCB) 与涉及环境和气候变化的各种全球基金一起开展相关的程序, 以便获得技术援助融资, 用于制定中美洲地区航空运输低排放可持续发展战略。这与国际民航组织战略目标一致, 并且符合联合国可持续发展目标 (SDGs) 及中美洲空中航行服务公司的战略计划。

战略目标:	本工作文件涉及环境保护的战略目标。
财务影响:	需要额外的财务资源, 以支付国际航空碳抵消和减排计划事项中关于实施建议的方法和措施的相关费用。
参考文件:	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 (CORSA)

¹ 西班牙文本由中美洲空中航行服务公司提供。

² 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜。

1. 引言

1.1 在国际民航组织大会第 40 届会议上，国际民航组织成员国通过了第 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）。

1.2 该决议第 5 条，忆及其在第 39 届会议上决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于 2020 年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力。

1.3 此外，该决议第 8 段确认各国，特别是发展中国家，在气候变化影响面前的脆弱性、经济发展水平、以及对国际航空排放的贡献等方面的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲。

1.4 根据哥斯达黎加全国大学校长委员会发表的全国方案（2011 年），气候变化给中美洲带来了一种矛盾的局面，因为哥斯达黎加地峡的温室气体（GHG）排放量不到 0.5%，但同时它又被认为是热带地区最突出的“热点”；也就是说，这将是世界上最容易受其影响的区域。这表明了气候危机的严重性和中美洲地区由于其地理位置而存在的脆弱性，以及经济、社会和环境问题。

1.5 基于以上所述，意识到需要团结和加强国际民用航空业在环境方面的努力并应对气候变化，中美洲国家危地马拉、伯利兹、萨尔瓦多、洪都拉斯、尼加拉瓜和哥斯达黎加作为中美洲空中航行服务公司（COCESNA）的成员，制定了中美洲国际民用航空减排行动计划（CAAPER），其中适用了国际民航组织为加强空中交通管理等方面的工作颁布的措施。

1.6 此外，承诺支助任何旨在减少和/或修复与全球变暖相关的环境影响努力的中美洲地区五个国家 — 伯利兹、危地马拉、萨尔瓦多、洪都拉斯和哥斯达黎加，从国际民用航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的自愿阶段便已开始主动参与。

2. 分析

2.1 各国对试点阶段（2021 年至 2023 年）和第一阶段（2024 年至 2026 年）是自愿参加的；但是，于 2027 年开始的第二阶段，将包括那些在 2018 年国际航空活动中其单独份额超过活动总量 0.5% 或其累计参与达到活动总量 90% 的所有国家。

2.2 发展中国家、小岛屿发展中国家和内陆发展中国家可以豁免，除非它们自愿提出参与，如上述中美洲国家就属于这种情况。

2.3 COVID-19 的影响，大幅减少了 2020 年的国际航空运行、业务量及二氧化碳排放量，导致采用 2019 年和 2020 年排放量平均值计算的国际航空碳抵消和减排计划基线下降。因此，国际民航组织决定 2019 年的测量平均值只会用于 2021 年至 2023 年试点阶段的实施。

2.4 鉴于该机制设计的性质，加入国际航空碳抵消和减排计划的国家越多、越早，涵盖的排放就越多，从而提高该计划的环境完整性。覆盖的排放越多，需要的单位就越多，从而创造更多投资减排项目的机会，尤其是在发展中国家。这里应该指出，截至 9 月，107 个国家表示有意从试验阶段开始参与国际航空碳抵消和减排计划。

2.5 根据中美洲空中航行服务公司成员国的协作精神及其对环境问题的承诺，敬请北美、中美和加勒比办事处给予支持，为制定中美洲地区航空运输低排放可持续发展战略提供技术援助。

3. 结论

3.1 国际航空碳抵消和减排计划是一项全球基于市场的措施，目的是抵消国际航空二氧化碳排放，以稳定 2020 年之后的二氧化碳排放水平（CNG2020）。抵消二氧化碳排放量，将通过航空器运营人在全球碳市场购买和注销碳排放单位来实现。

3.2 应当指出，中美洲空中航行服务公司（COCESNA）通过国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，特别是通过西班牙提供的技术支助，为适当实施国际航空碳抵消和减排计划机制向中美洲各国提供了宝贵的支助。同样值得注意的是，欧洲联盟-拉丁美洲民用航空合作（EU-LAC-APP）框架内的中美洲空中航行服务公司/中美洲航空安全机构-SENASA-欧洲航空安全机构的协定，对与环境问题有关的部分具有重要的意义，符合碳中和增长的目标。

3.3 根据民航组织，自愿参加国际航空碳抵消和减排计划试点阶段的国家，将优先获得能力建设援助，我们因此希望我们这些国家成为通过国际民航组织技术合作局实施的技术合作具体援助方案的一部分。

3.4 请国际民航组织大会：

- a) 要求国际民航组织理事会持续鼓励其相关机构，就航空业碳排放评价指标的定义提供技术建议，以便提交供即将举行的大会第 41 届会议批准，这将指导成员国确定其各自的规章；和
 - b) 要求国际民航组织技术合作局（TCB）与涉及环境和气候变化的各种全球基金一起执行相关的程序，以便获得技术援助融资，用于**制定中美洲地区航空运输低排放可持续发展战略**。这符合国际民航组织的战略目标，并且符合联合国可持续发展目标（SDGs）及中美洲空中航行服务公司的战略计划。
-

附录 职权范围执行摘要

“为制定中美洲可持续航空运输发展地区战略提供技术援助”

I. 背景

航空运输因其在世界范围不同地区的经济中发挥着重要的作用，被认为是通过经济增长、就业、贸易和出行，促进国家发展的最重要因素。

因此，为通过对未来发展的共同愿景采取联合协调行动，不同地区对实现低排放航空运输的发展达成了协议或制定了战略、政策或计划。这方面的一个示例，就是南美地区航空运输可持续性战略计划，该计划的制定是由国际民用航空组织南美洲地区办事处（SAM）牵头进行的（2017年）。

II. 技术援助的正当理由

根据牛津经济学与国际航空运输协会（IATA）合作开展的研究，航空运输对中美洲各国——伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜产生了广泛的效益。根据这些研究，国际民用航空创造了直接的和间接的就业机会，并对中美洲各国的国内生产总值（GDP）做出了重大贡献。据估计，本地区的航空运输对国内生产总值的贡献达 260 多亿美元的总附加值。

但是，不同的障碍阻碍了本地区收获航空互联互通的全部效益，因此，国际航协（2018年）提出了以下建议：

- 创建符合全球最佳做法的监管框架。
- 通过与业界公开交流，确保有竞争力的成本和高效的机场管理。
- 确保整个地区基础设施规划和发展项目的透明管理及业界参与。

在这方面，必须制定一项战略，以促进低排放航空运输的发展，从而以经济和环境可持续的方式提高中美洲民航业的竞争力。

III. 技术援助的目标

总体：

通过协商一致并经相关国家验证，制定战略和实施框架，以促进中美洲地区低排放航空运输的发展。

具体：

- 制定一项涵盖国际环境及中美洲航空运输当前形势的评估。
- 制定与中美洲航空运输相关的机关、机构及利害攸关方的地区图。
- 为中美洲空中航行服务公司成员国制定低排放航空运输发展战略。
- 提出一项路线图的建议，其中包括实施拟议战略的项目、时间表和成本估算。