



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（CORSIA）

非洲民用航空委员会成员国
关于国际航空碳抵消和减排计划实施的看法

（由非洲民用航空委员会（AFCAC）54²个成员国提交）

执行摘要

本工作文件重点介绍了非洲成员国对国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施情况。文件还强调了在 COVID-19 大流行病对非洲业界造成前所未有的影响期间遇到的一些挑战，并表述了非洲国家对国际航空碳抵消和减排计划定期审查以及国际航空碳抵消和减排计划基线的看法。文件同时强调需要持续支助各国，尤其是支助非洲国家开展能力建设。

行动：请大会：

- a) 鼓励成员国通过国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案的能力建设举措，支助国际民航组织并与其持续协作，以实施附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）；
- b) 根据理事会对国际航空碳抵消和减排计划的定期审查，删除国际航空碳抵消和减排计划设计要素中的个体增长系数；
- c) 请国际民航组织理事会从国际民航组织大会第 42 届会议（A-42）开始，以更加透明的方式界定国际航空碳抵消和减排计划定期审查的明确范围和方法，以鼓励所有成员国有效参与审查进程；
- d) 维持国际民航组织理事会的决定，使用 2019 年的排放量计算国际航空碳抵消和减排计划的基线，而不是试验阶段之后的 2019 年和 2020 年的平均值；
- e) 请国际民航组织及其合作伙伴继续协助发展中国家，根据附件 16 第 IV 卷获取和实施一个强有力的数据监测、报告和核查系统（MRV）；

¹ 法文版本由非洲民用航空委员会提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、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、斯威士兰、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、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。

	<p>f) 请国际民航组织持续向非洲国家提供能力建设支助，包括促进对免费提供工具的使用，并扩大地区专门知识；</p> <p>g) 承认并强调，相对于地区和国家基于市场的计划，国际航空碳抵消和减排计划仍然是唯一全球基于市场的国际航空排放措施，从而避免重复计算国际航空二氧化碳排放量；和</p> <p>h) 请国际民航组织理事会保持对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDs）的豁免抵消要求。</p>
战略目标：	本工作文件涉及战略目标：环境保护。
财务影响：	
参考文件：	<p>大会第 A38-18 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</p> <p>大会第 A39-3 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 — 全球基于市场措施（MBM）计划</p> <p>大会第 A40-17 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 — 一般规定、噪声和当地空气质量</p> <p>大会第 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</p> <p>大会第 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）</p> <p>国际民航组织理事会决定：C-DEC 220/13 号决定</p> <p>Doc 10140 号文件：《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日）</p>

1. 引言

1.1 国际民航组织大会第 39 届会议通过了第 A39-3 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 — 全球基于市场措施（MBM）计划。

1.2 非洲国家认识到，国际民用航空组织（ICAO）是通过各种措施处理国际航空排放问题，以实施任何短期、中期和长期目标的适当论坛，并重申应避免可能危及国际民航组织之下所开展多边努力的任何单边或地区行为；并重申国际航空碳抵消和减排计划，必须是国际民用航空排放的唯一适用计划。

1.3 环境问题给国际民航组织成员国带来了许多挑战和机遇。目前，在技术、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）、援助和能力建设方面有一些成功的案例。援助、能力建设、融资和技术转让方面的事项，成为了确保不让任何国家掉队，尤其是不让发展中国家掉队的最重要的要素。

1.4 自通过附件 16 第 IV 卷以来，国际民航组织一直在推动国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训举措，以促进对各国实施该全球计划的能力建设和援助。国际民航组织还在所有地区举办了关于国际航空碳抵消和减排计划的讲习班，并与成员国协作开展国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训举措，从而使许多国家自愿承诺从试验阶段加入国际航空碳抵消和减排计划。

2. 讨论

2.1 截至 2022 年 6 月的记录表明，目前共有 112 个国家参与了国际航空碳抵消和减排计划，其中二十（20）个非洲国家根据大会 A40-19 号决议第 9 c) 段，自愿参与了国际航空碳抵消和减排计划。

COVID-19 对国际航空的影响

2.2 全球航空业受到了 COVID-19 大流行病的严重影响，令航空业运行恶化，并导致机场关闭、航班因各种边境关闭和限制而暂停。这些都导致了航空公司、机场的债务增加，并对业界产生了难以言表的负面影响。这着重强调为了从大流行病的冲击中迅速恢复，对行业进行重新布局的重要性。

大会决议中的国际航空碳抵消和减排计划定期审查条款

2.3 根据大会第 A40-19 号决议第 9 g) 段，“从 2022 年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），包括审查它对国际航空增长的影响，将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或遵守周期酌情做出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其做出决定”。此条款界定了国际航空碳抵消和减排计划，包括在出现影响该计划可持续性的不可预见的情况或不适当的经济负担（如 COVID-19 造成的负担）时调整国际航空碳抵消和减排计划的方式，以及对通过每三年定期审查来调整计划设计要素的必要性进行审查。

2.4 COVID-19 的影响和各国不同的恢复状况表明，需要对国际航空碳抵消和减排计划进行审查。2016 年，当大会通过国际航空碳抵消和减排计划时，其设计要素的基础是预测。虽然这其中一些预测受到了 COVID-19 的影响，但也有一些没有适当反映出当前的形势，因此需要对趋势分析和预测进行审查。

2.5 对国际航空碳抵消和减排计划设计要素的审查将有助于避免从 2030 年起对发展中国家和飞机运营人造成扭曲或不公平的负担。因此，有必要审查或删除个体增长系数。

2.6 这符合大会 A40-19 号决议，其中界定了国际航空碳抵消和减排计划，并包含了出现影响该计划可持续性的不可预见的情况或不适当的经济负担（如 COVID-19 造成的负担）时，对国际航空碳抵消和减排计划进行调整的方式，以及对通过每三年定期审查来调整计划设计要素的必要性进行审查。

国际航空碳抵消和减排计划基线审查

2.7 为应对 COVID-19 对航空运输的影响，理事会于 2020 年 6 月 30 日同意了对 2021 年至 2023 年国际航空碳抵消和减排计划试点阶段实施保障性调整，其中确定 2019 年的排放值将用于计算国际航空碳抵消和减排计划的基线，而不是 2019 年和 2020 年的平均值。

2.8 根据国际民航组织理事会 C-DEC 220/13 号决定，国际民航组织理事会于 2020 年表示同意，2020 年的二氧化碳排放数值不应当用于国际航空碳抵消和减排计划的三个设计特征（国际航空碳抵消和减排计划基线、计算试点阶段抵消要求的基准年和新进入者的阈值）。

2.9 这符合大会第 A40-19 号决议第 9 g) 段所载的方式，其中规定，如果出现影响该计划可持续性的不可预见的情况或给国际航空业带来不适当的经济负担，则应当对保障性措施进行调整。

2.10 非洲民用航空委员会的 54 个成员国欢迎并且支持国际民航组织理事会的决定，并且重申强烈支持在其试验阶段后继续使用 2019 年的排放量来确定国际航空碳抵消和减排计划的基线。

豁免和市场扭曲

2.11 对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDs）免除国际航空碳抵消和减排计划的要求。在这方面，应保持对这些国家继续免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求。此外，应保持国际航空碳抵消和减排计划作为国际航空的全球基于市场措施的排他性，以避免造成市场扭曲并给各国和飞机运营人带来额外的行政负担。

3. 大会的行动

3.1 请大会：

- a) 鼓励成员国通过国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案的能力建设举措，支助国际民航组织并与其持续协作，以实施附件 16 — 《环境保护》第 IV 卷 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）；
- b) 根据理事会对国际航空碳抵消和减排计划的定期审查，删除国际航空碳抵消和减排计划设计要素中的个体增长系数；
- c) 请国际民航组织理事会从国际民航组织大会第 42 届会议（A-42）开始，以更加透明的方式界定国际航空碳抵消和减排计划定期审查的明确范围和方法，以鼓励所有成员国有效参与审查进程；
- d) 维持国际民航组织理事会的决定，使用 2019 年的排放量计算国际航空碳抵消和减排计划的基线，而不是试验阶段之后的 2019 年和 2020 年的平均值；
- e) 请国际民航组织及其合作伙伴继续协助发展中国家，根据附件 16 第 IV 卷获取和实施一个强有力的数据监测、报告和核查系统（MRV）；
- f) 请国际民航组织持续向非洲国家提供能力建设支助，包括促进对免费提供工具的使用，并扩大地区专门知识；
- g) 承认并强调，相对于地区和国家基于市场的计划，国际航空碳抵消和减排计划仍然是唯一全球基于市场的国际航空排放措施，从而避免重复计算国际航空二氧化碳排放量；和

- h) 请国际民航组织理事会保持对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDs）的豁免抵消要求。

— 完 —