



大会 — 第 39 届会议

执行委员会

议程项目22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

国际民用航空清洁发展机制（CDM）作为国际航空碳抵消和
减排计划（CORSIA）的替代方案

（由俄罗斯联邦提交）

执行摘要

显然，国际民航组织针对气候变化所开展活动的一贯目标都放在减少国际民用航空二氧化碳排放上，这一点毫无疑问。但是，“自2020年起，将全球国际航空碳排放净量保持在同一水平这一全球宏伟目标”（CNG2020），及由于该目标不切实际而有必要实施甚至已处于预实施阶段的“国际航空碳抵消和减排计划”（CORSIA），将会导致全球二氧化碳排放的绝对上升，最重要的是，将会导致全球飞行安全整体水平下降。

实施CORSIA的负面影响还包括极有可能扭曲航空运输领域的市场关系、国家和国际民航组织经常预算框架内均会发生与二氧化碳减排活动无直接关联的高昂间接费用，以及极有可能在短期内导致发展中国家的航空公司破产。

本工作文件全面分析了实施CORSIA所带来的相关负面影响，并依据所谓的国际民用航空清洁发展机制（CDM）（ACDM）提出了一种应对环境挑战的替代做法，据以实施全球基于市场措施（GMBM），该做法能全面实现联合国的可持续发展目标（联合国大会A/RES/70/1号决议“改变我们的世界：2030年可持续发展议程”）。

行动：请大会采取的行动，见本文件第7段。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标D — 航空运输的经济发展和E — 环境保护。
-------	------------------------------------

¹ 俄文版本由俄罗斯联邦提供。

财务影响:	削减国际民航组织用于实施全球基于市场措施的预算开支，以及募集额外资金用于实施国际民航组织环境方案和向发展中国家提供有针对性的技术援助。
参考文件:	C-WP/14489号文件：《大会工作文件草案 — 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》 Doc 10022号文件：《大会有效决议》（截至2013年10月4日） EAG/11-WP/3号文件：《国际民用航空清洁发展机制》 HLM-GMBM-WP/9号文件：《巴黎气候协定可据以就未来全球基于市场措施计划草案达成一致》

1. 引言

1.1 国际航空市场的最近趋势表明“重心”在向发展中国家转移，过去的几十年，发展中国家国内航空公司的空中交通运输量快速增长。某些情况下，这些国家的交通量年增长率可达 20%，而国际航空市场的“传统领导者”的平均增长率不超过 3%。另外一方面，比如说非洲航空公司的回报率比北美大陆航空公司的回报率低 11 倍。显然，即使是很小的额外财务负担，也会限制发展中国家大多数航空公司进一步发展的机会，因而可导致它们被挤出国际航空运输市场，这反过来会极大增加其破产风险。

2. 排放配额

2.1 基于 CORSIA 实施全球基于市场措施（GMBM）意味着要求航空公司在开放的“碳”市场中购买排放配额或排放权。值得一提的是，根据国际民航组织针对全球航空运输体系的发展一贯采取的全系统做法，关于实施全球基于市场措施的拟议做法意味着这种额外经济负担只会施加给航空公司。

2.2 实际上，排放配额是一种对其他行业部门已经完成的环境高效项目所做投资的快速回收机制。因此，大多数情况下，航空运输运营人购买此类排放配额将只会提高已经执行此类项目的大型跨国公司的盈利能力，而不会对降低国际民用航空部门二氧化碳排放做任何贡献。

2.3 根据所做的某些估测，仅仅在基于 CORSIA 的全球基于市场措施于 2020 年实施之后和国际民用航空参与为联合国气候变化框架公约（UNFCCC）“绿色气候基金”供资之后的第一个 15 年，该行业的全球损失便将约达 2000 亿美元，这将不可避免地给航空部门（主要是发展中国家的航空部门）的技术发展步伐产生负面影响。针对将国际民用航空用作一种潜在的增收来源，为其他部门的气候相关活动供资的这种做法，国际民航组织大会已表示关切，国际民航组织理事会在此之后也表达了关切，这种做法在“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”的序言的第十段中有说明。但是，实施基于 CORSIA 的全球基于市场措施实际上意味着国际航空部门将成为一种资金源，为其他行业部门已经执行的环境项目再次供资。

3. CORSIA 是降低全球飞行安全水平和增加国际民用航空二氧化碳排放的一个因素

3.1 随着时间的推移，航空业资金外流呈指数上升，这将大幅降低该行业部门推进技术发展的潜能；技术发展涉及航空器机队的换新、基于航空器性能的新程序的实施，以及旨在加强全球航空运输体系整体安全水平和运行效率的其他方案的实施。

3.2 显然，二氧化碳减排潜能与国际民用航空部门的技术发展直接关联。航空运输的全球性注定了世界某些地区的技术差距所产生的负面影响表现为在整个国际航空运输体系内实施技术改进存在不确定性，注意到这一点很重要。

3.3 随着全球对航空运输需求量的上升，无财力推动技术开发的运营人将不得不延长燃油效率较低的旧航空器的运行时间，这将成为导致部门内二氧化碳排放上升的一个要素，并将阻碍基于航空器性能的新程序的实施。由于订单总量下降，这还会反过来给新一代航空器的生产带来负面影响，从而还会推迟效率更高、更安全的新一代航空器的开发时间。

3.4 从上述考虑事项可看出，CORSIA 将给国际民用航空的实际二氧化碳减排潜能及给全球整体飞行安全水平带来极大的负面影响。而且，向其他行业部门已经执行的项目再次注入大量资金将不会推动全球一级的二氧化碳减排，相反，这只会增加跨国公司的盈利能力。

4. 在实施全球基于市场措施的第一阶段未纳入 CORSIA 的各国的航空公司的财务损失

4.1 在实施全球基于市场措施的第一阶段未纳入 CORSIA 的国家将能够在接下来的五年内获得一个正常的“财务暂缓期”（类似于“低额豁免”原则），这种看法与实际不符。这是因为自 2017 年起，将要求所有国家无一例外地开始在国家或地区一级为航空运输运营人开发排放登记册。这不仅要求对国家立法做适当修改，还要求为排放登记册的运行、此项活动参与人员的培训和取酬部署必要的基础设施。此外，所有这些间接费用均与二氧化碳减排项目无直接关联。

4.2 如果航班在实施的第一阶段便纳入 CORSIA 的国家之间的航路上运营，则根据上述大会决议草案决定条款第 8 段中所提的所谓“基于航路的做法”，所有运营人均必须毫无例外地购买排放配额，不管其注册国在哪里。考虑到在当今的国际航空运输市场，正在运营的连接城市对的航路有 5 万多条，显然此种“基于航路的做法”使得针对单个航空公司的排放量监测和核实程序变得极为复杂，并相应增加了官僚间接费用。同样，无资金购买排放配额的发展中国家的航空公司将被迫改变其航路网络，这将标志着他们被进一步“挤出”国际航空运输市场的开端。

4.3 注意到一点很重要：出于各种原因，航空公司的发展缺少经济刺激虽然不会在第一实施阶段招致重大损失，但会成为减缓其技术发展并相应降低它们在国际航空运输市场竞争力的一个要素，从而不可避免地导致其今后的市场份额下降及带来所有各种接踵而至的后果。

5. 针对基于 CORSIA 的全球基于市场措施实施的总体调查结论

5.1 出于上述原因，针对基于 CORSIA 的全球基于市场措施的实施，显然可得出如下四个调查结论：

- a) 它与国际民航组织关于“环境保护”的战略目标及国际民航组织成员国所开展的旨在降低国际民用航空部门二氧化碳排放的工作相冲突；
- b) 它将给国际民航组织主要战略目标——“安全”，以及战略目标“航空运输的经济发展”的实施带来极大的负面影响；
- c) 它将成为一种工具，将国际民用航空用作一种潜在的增收渠道，为其他行业部门的气候相关活动供资；
- d) 它将推动不公平竞争，导致发展中国家和经济处于过渡期的国家的航空公司的快速增长受到压制，从而使市场关系遭受严重扭曲，这显然有悖于《国际民用航空公约》的精神和内容，以及联合国的可持续发展目标。

5.2 上述调查结果让人怀疑是否有可能在全球实施基于 CORSIA 的全球基于市场措施，因为国际民航组织许多成员国倾向于对该拟议决议的某些部分乃至全部持保留意见。由于《芝加哥公约》规定中没有任何类型的“强制实施机制”，此种设想似乎非常有可能，且非常不受欢迎。成员国未就如此重要的一个问题达成协议，将不可避免地导致国家间航空运输市场内经济关系紧张。此外，单个国家或其地区联盟将试图通过实施各种与国际民用航空相关的“环境税收”计划来保护国内航空运输运营人的利益，这种做法已通过欧洲排放权交易体系（EU ETS）观察到了。

6. 国际民用航空清洁发展机制作为基于 CORSIA 的全球基于市场措施实施的一个合理替代方案

6.1 显然，只有通过整个国际社会采取统一行动，才有可能克服气候变化等全球性挑战。国际民用航空也被要求致力于在全球一级减少二氧化碳排放和应对其他环境挑战。

6.2 在国际民航组织理事会环境咨询小组（EAG）第 11 次会议（2015 年 5 月 26 日-27 日）期间，代表印度、中国和俄罗斯代表团提交了 EAG/11-WP/3 号工作文件，该文件从概念上概述了“国际民用航空清洁发展机制”（ACDM）的原则，该发展机制被视为基于 CORSIA 的全球基于市场措施实施的一个合理替代方案。

6.3 该提议旨在建立一种机制，调动可供国际民用航空使用的资源，以便为发展中国家的环境高效航空项目供资。作为一个供资源，提议确定向国家收取一个环境费，金额按国际航班所用每吨航空燃料的统一收费标准来计算。由国际民航组织大会负责确定收费标准。注意到一点很重要：正如《巴黎协定》中所述一样，国际民用航空清洁发展机制对国家自愿参与原则做了规定，认为向发展中国家提供援助是它们参与国际民用航空清洁发展机制方案的前提条件，而它们的国家减排计划可供使用也同样是前提条件。

6.4 上述环境费将是另一种民用航空税收形式，这种主张绝对是错误的。与税收不同，此种费用可存入由国家选取的某个金融机构内的一个特殊账户，便于随后每年向国际民航组织国际环境基金（IEF）划拨款项。

6.5 与基于 CORSIA 的全球基于市场措施不同，国际民用航空清洁发展机制可将国家所引入的环境费金额与所采取的旨在减少部门内二氧化碳排放的实际行动直接关联起来，注意到这一点非常重要。就排放交易而言，根据定义，“排放单位”的成本与二氧化碳减排结果之间不存在此种直接关系。

6.6 国际民用航空清洁发展机制的实施将不要求建立任何奢华的官僚上层建筑。国际民航组织大会采取的唯一行动就是呼吁成员国定期向国际民航组织提供标准的统计数据，包括统计表 M “商业航空运营人的国际航班和所有航班的燃料消费和运输业务量。”²

6.7 为了控制所提供数据的完好性，可使用由国际民航组织主要合作伙伴、国际航空运输协会（IATA）和国际机场理事会（ACI）生成的类似统计数据。出于这些原因，可得出结论认为，国际民用航空清洁发展机制可满足简化行政和保证成本效益的要求。而且，国际民用航空清洁发展机制的间接费用将接近于零。

6.8 根据拟议的全球基于市场措施计划，规定了一项“安全保障条款”，从而有可能在碳市场“要价”比率出现不利变化致使行业金融负担过重的情况下对全球基于市场措施的运行标准进行审查。如果发生此种情况，最为薄弱的发展中国家将首当其冲受到影响。同时，从该行业的全球基于市场措施计划中撤离出来或对该计划进行审查将会相应使得市场关系遭受异常痛苦和毁灭性的扭曲，这一点也显而易见。

6.9 与全球基于市场措施不同，国际民用航空清洁发展机制的特点是完全可预测和透明。但是，它不能以任何方式影响全球航空运输市场中现有的经济关系的平衡。同时，对如下非歧视原则也做了全面考虑：“共同但有区别的责任”（CBDR）和“发展中国家的特殊国情和各自能力”（SCRCDC）。

6.10 预计国际民用航空清洁发展机制参与国的每个国际机场的航空燃料价格所包括的环境费对所有运营人而言都一视同仁，不管它们归属于哪个国家。自愿参与原则完全符合共同但有区别的责任原则；此外，航空界向那些已经将其国家减排计划提供给国际民航组织，以此来表达其政治意愿的发展中国家提供援助，这也完全符合该原则。与此同时，这些国家的基础设施的改进显然会对全球飞行安全水平产生积极影响，这也将有助于国际民航组织所有成员国毫无例外地实现民用航空可持续发展。

6.11 环境费的数额预计将由国际民航组织大会每三年批准一次，其中考虑到经国际民航组织理事会批准且经国际民航组织大会通过的航空环境项目所需资金的预计范围。比如说，如果在 2020 年，每吨航空燃料的价格中包括一美元的环境费，则国际民航组织环境方案预算规模将约达 3 亿美元，使国际民航组织经常方案年度预算规模上升近三倍。国际民航组织技术合作局将通过国际民航组织技术援助方案在各国执行环境项目，赋予国际民航组织与联合国可持续发展目标完全相符的“不让任何国家掉队”（NCLB）口号以真正的意义。

² <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

6.12 同时，国际民用航空清洁发展机制还全面考虑已投资对其航空器机队燃料效率加以改进的航空公司所开展的工作，以及航空公司（在引入国际民用航空清洁发展机制之前）所采取的其他早期行动，包括其航空当局所采取的二氧化碳减排行动。另外一方面，在拟议的基于 CORSIA 的全球基于市场措施项目中确定的以 2020 年排放水平为基线的原则将鼓励航空公司在 2020 年之前全力使其排放量最大化，以便在该日期之后的一段时间内减轻全球基于市场措施的税收负担。注意到一点很重要：提议将全球基于市场措施分两个阶段实施的做法其本身排除了 2020 年之后实现“碳中和”这一全球宏伟目标（CNG2020）的可能性，原因在于，正如所建议的那样，“作为分阶段实施和豁免的结果，未被该计划所涵盖的排放量，不被指定为被纳入该计划的任何运营人的抵消要求。”（A39-WP/xx 号文件附录中大会决议草案决定条款第 12 段）

6.13 在国际民航组织赞助下设立国际基金并非一种新想法。早在 1998 年，国际民航组织大会第 32 届会议便讨论建立一个“国际民航组织国际货币基金”这一事宜，目的是向全球一级实施的 CNS/ATM 构成部分和其他安全相关项目供资。但是，当时是否有必要实施该举措，并非由毫无例外地影响着所有国家的安保和可持续发展的全球挑战来决定，这一点与全球基于市场措施不同。

7. 结论

7.1 请大会审议附录中的备选大会决议草案，“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”，其中规定了依据“国际民用航空清洁发展机制”来实施全球基于市场措施。

附录

A39-XX 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 — 全球基于市场的措施 (GMBM) 计划

I 鉴于大会 A38-18 号决议决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施 (GMBM) 计划，供大会第 39 届会议做出决定；{摘自 A38-18 号决议第 18 段的现有案文}

II 忆及大会 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，酌情考虑到国际航空发展的需要、航空业提出的建议及其他各种国际发展情况，并在不影响根据《气候变化公约》进行的谈判的情况下，完成全球基于市场的措施计划的各种可能备选方案的技术内容、环境和经济影响及其形式、包括就其可行性和切实性进行的工作；{摘自 A38-18 号决议第 19 a) 段的现有案文}

III 还忆及大会 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，查明包括成员国在内的存在的主要问题和困难，就全球基于市场的措施计划提出建议，以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括虑及各种特殊情况和各自能力的方法，以及从 2020 年开始作为一揽子措施的一部分实施这项计划的机制，该一揽子措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的各种技术、运行改进和可持续的代用燃料；{摘自 A38-18 号决议第 19 c) 段的现有案文}

IV 认识到国际民航组织是解决国际航空排放的适当论坛，和理事会、其环境咨询小组 (EAG) 和航空环境保护委员会 (CAEP) 为制定关于全球基于市场的措施计划及其设计要素和实施机制的建议所进行的大量工作，包括对各种义务分配做法的分析；{反映自第 38 届大会以来的工作的新案文}

V 进一步忆及大会 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，组织由各成员国及相关组织的官员和专家参与的国际航空全球基于市场的措施计划研讨会、讲习班；{摘自 A38-18 号决议第 19 b) 段的现有案文}

VI 认识到在 2015 年和 2016 年为所有地区举行了两轮全球航空对话 (GLADs) 研讨会；{反映自第 38 届大会以来的工作的新案文}

VII 注意到航空业反对分散的国家和地区基于市场的措施，支持制定单一的全球碳抵消计划，认为这是符合成本效益的措施，可补充包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施；{摘自 A38-18 号决议序言的现有案文}

VIII 认识到基于市场的措施不应重复，并且对国际航空二氧化碳排放量只应做一次性的考虑；{根据 A38-18 号决议附件第 f) 段的案文}

IX 强调大会第 38 届会议关于制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划的决定，反映了成员国大力支持对国际航空业采取一个全球性解决方案，反对可能是分散的国家和地区基于市场的措施；{反映相比分散的基于市场的措施，一个全球性解决方案的背景情况}

X 重申关切利用国际民用航空作为调集其他部门气候融资的收入的一个潜在来源，和基于市场的措施应确保，与其他部门相比，国际航空部门受到公平的对待；{根据 A38-18 号决议附件第 30 段和原则 h 的案文}

XI 回顾《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》，并确认其在顾及国情差异的情况下反映共同但有区别的责任和各自能力的原则；{为反映《巴黎协定》作了更新}

XII 还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；{摘自 A38-18 号决议序言的现有案文}

XIII 欢迎《联合国气候变化框架公约》下的《巴黎协定》获得通过，并确认关于国际航空的全球基于市场的措施计划的相关工作及其实施将有助于实现《巴黎协定》所规定的各项目标；{对《巴黎协定》的确认}

XIV 鉴于《联合国气候变化框架公约》规定了基于市场的机制和其他方案，例如，清洁发展机制(CDM)，以及《巴黎协定》下的新的市场机制，有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将特别惠及发展中国家；{反映《巴黎协定》的新案文}

XV 欢迎《联合国气候变化框架公约》(《气候变化公约》)与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；{关于清洁发展机制方法的新案文}

大会：

1. 决定本决议以及 A39-YY 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和 A39-ZZ 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——气候变化取代 A38-17 号决议和 A38-18 号决议，并构成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；

1 之二. 确认在可供用于解决国际航空产生的二氧化碳排放的一揽子措施的所有要素，包括航空器技术、运行改进、可持续的代用燃料和全球基于市场的措施计划以及其他措施方面取得的进展，并申明最好使用在航空业内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料；{一揽子措施和倾向于非基于市场的措施}

2. 还确认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自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；{认识到无法实现CNG2020目标}

3. 决定在没有任何科学基础的情况下，对于与部门的现实可能性不一致的CNG2020全球理想目标不予进行进一步的审议，并决定将工作重点放在实现燃油效率年增长2%这一颇具雄心的全球理想目标，同时不排除依据航空领域在可预见未来的新技术发展，更具雄心地提高这一增长率的可能性；

4. 强调全球基于市场的措施计划具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；{全球基于市场的措施对于实现CNG2020目标的补充作用}

4之二. 本着有关气候变化的《巴黎协定》的精神, 确定国际民用航空清洁发展机制 (ACDM) 将是一项适用于国际航空二氧化碳排放的唯一的基于市场的措施; {除国际民用航空清洁发展机制外, 不重复应用基于市场的措施}

5. 要求国际民航组织理事会尽快制定全球基于市场措施 (GMBM) 计划作为国际民用航空清洁发展机制 (ACDM), 以便通过关于实施节能技术方面的经济激励和向自愿决定参与基于国际民用航空清洁发展机制的全球基于市场措施的国家中实施有环境效益的项目提供定向援助, 在减少国际民用航空二氧化碳排放方面取得最好的结果; {国际民用航空清洁发展机制是一个用于调动部门资金在民用航空领域实施有环境效益的项目、同时可稳步提高全球飞行安全水平的系统。}

6. 要求国际民航组织理事会尽快制定一个有关国际民航组织国际环境基金 (IEF) 的立场, 以便向自愿参加国际民用航空清洁发展机制的国家收取环境费, 并制定相关指导材料以确保这些国家在国家法律中制定并实施相关规定, 同时规定用以设立环境费以及将它们转给国际民航组织国际环境基金的程序;

7. 决定于2018年举行关于环境保护的高级别会议, 以评估国际民航组织和成员国为在2020年实施基于国际民用航空清洁发展机制的全球基于市场措施而做的准备情况;

8. 敦促成员国根据《公约》和大会决议做出一切努力履行其义务, 以支持本组织在航空运输领域的工作, 特别是, 尽可能快地提交最全面的统计数据和其他数据, 包括本组织航空运输领域的工作所要求的、关于航空承运人国际航班和所有航班的燃油消耗和运输量 (报告表M³) 的信息;

9. 要求理事会继续确保做出一切努力, 在使成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料方面取得进一步进展, 并反映在它们解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中, 它们是在国际民用航空清洁发展机制框架内提供定向技术援助的基础; 并监测和报告实施各项行动计划的进展情况; 以及应根据该计划制定一项方法, 以便通过使用一揽子措施中的所有要素, 包括可持续的代用燃料, 评估运营人在某一特定年内减排情况; {在采取非基于市场的措施方面取得进一步进展}

10. 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的能力, 同时优先考虑在国际民用航空清洁发展机制框架内向它们提供定向技术援助; {承认各国的特殊情况}—**支持区别对待**

11. 要求所有国家就是否加入国际民用航空清洁发展机制尽快做出决定并将它们的意向正式通知国际民航组织理事会;

12. 注意到理事会在航空环境保护委员会的技术协助下, 在监测、报告和核查 (MRV) 制度方面开展的工作, 并要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下, 尽快根据各国定期提供的统计数据制定排放追踪系统, 并确保根据国际航空运输协会和国际机场理事会生成的统计数据对其进行核查, 以便能够从2020年起全面实施国际民用航空清洁发展机制; {监测、报告和核查}

³ <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

13. 决定定期对民用航空清洁发展机制实施的有效性进行审查，以便评估因实施民用航空清洁发展机制框架内的项目而带来的实际二氧化碳减排情况，以推动国际航空行业的可持续发展和该计划的有效性，供大会审议。除其他外，定期审查应包括：

- a) 对实现国际民航组织全球期望目标的进展进行评估；该计划对各国和航空器运营人的市场和成本影响和对国际航空的影响；该计划的设计要素的运作情况；
- b) 考虑该计划能够支持《巴黎协定》的宗旨的改进；和更新该计划的设计要素以便更好地实施和提高成效，同时亦顾及改变计划设计要素(如监测、报告和核实要求)带来的后果；和

关于设立二氧化碳排放登记处：

- c) 由航空环境保护委员会制定政策和相关指导材料，以确保根据该计划设立登记处并对登记处提供支助，以便2018年前通过它们；{制定登记指南}
- d) 理事会在国际民航组织的支持下，设立一个统一的中央登记处，不迟于2019年1月1日起运作；{设立中央登记处}
- e) 成员国按照国际民航组织的指导材料，为设立自己的登记处或由国家集团设立的集团登记处制定必要的安排；{在各国设立登记处}

关于国际民用航空清洁发展机制的治理：

- f) 理事会根据需要，在常设技术咨询机构和航空环境保护委员会的支持下，监督国际民用航空清洁发展机制的运作；{治理}

关于监管框架：

- g) 成员国采取必要行动，以确保到2020年为遵守和执行该计划建立适当的国家政策和监管框架。{监管框架}

14. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要的行动，为从2020年起实施国际民用航空清洁发展机制提供能力建设和援助，并建立伙伴关系，包括：

关于实施监测、报告和核查制度，

- h) 理事会采取必要的行动，为拟定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和援助，以照顾到成员国从2018年1月1日起实施监测、报告和核查制度所需要的能力建设和援助，包括从2017年起在所有地区组织研讨会和培训，并在酌情促进提供财务支持；{关于监测、报告和核查的能力建设}
- i) 成员国相互间建立伙伴关系，以便就实施监测、报告和核查制度的实施进行合作；{关于监测、报告和核查的伙伴关系}

关于设立登记处

- j) 理事会采取必要的行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和援助，以照顾到成员国设立登记处所需要的能力建设和援助，包括从2017年起在所有地区组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持；{关于登记处方面的能力建设}
- k) 成员国相互之间建立伙伴关系，就设立自己的登记处或由国家集团设立的集团登记处以及进行可能的试点实施等方面进行合作；{关于登记方面的伙伴关系}

15. 建议成员国在航空领域开发对当地具有环境效益的项目并把它们交给国际民航组织进行评估，以确保将它们纳入国际民用航空清洁发展机制方案中；

16. 要求国际民航组织理事会查明各个国家内受到国际民用航空清洁发展机制而资助的项目，目的是在2030年之前实施它们，并要求理事会拟定优先考虑在2019年国际民航组织大会第40届会议期间批准这些项目的提案；

17. 要求理事会探索进一步开发航空相关方法，用于各种二氧化碳减排方案，包括《气候变化公约》下的机制或其他方案，并鼓励成员国使用这些方法来采取行动减少航空二氧化碳的排放，这可能会进一步促使国际航空碳抵消和减排计划使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量；
{就航空相关方法采取进一步行动}