



A39-WP/530
P/59
6/10/16

大会 — 第 39 届会议

执行委员会关于议程项目 22 的报告

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目22(关于全球基于市场措施计划的部分)的报告已经得到执行委员会批准。建议全体会议通过决议22/2。

注：去掉此封面页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

(14 页)

C1603931

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**22.3 全球基于市场措施计划**

22.3.1 在 WP/52 号文件和第 1 号更正中，理事会提交了关于全球基于市场措施(MBM)计划的大会决议草案文本 — 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。如附录 A 所概述的那样，该草案文本是结合本组织自大会第 38 届会议以来为制定全球基于市场措施计划方面所做工作而制定的。该工作文件附录 B 介绍了大会决议草案文本，供大会第 39 届会议审议。

22.3.2 在 WP/414 号文件中，斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国，表达了下列需求：大会第 39 届会议应决定值得信赖的、稳固的和有效的全球基于市场措施计划，将其作为处理源于国际航空的二氧化碳排放以及自 2020 年起实现碳中和增长的一揽子措施中的一项关键要素。该文件阐述了欧洲关于下列方面的立场：关键设计要素要明确、值得信赖并要就其作为实施全球基于市场措施计划期间的一揽子措施达成协议，以及自 2020 年起实施路线图。此外，它还包括欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国从一开始就实施该计划的意向，并要求有能力这么做的国家在大会结束前宣布它们承诺自愿从一开始就参加全球基于市场措施计划。

22.3.3 在 WP/412 号文件中，印度、中国和俄罗斯联邦建议对关于全球基于市场措施计划的大会决议文本草案中的某些规定进行修改，特别是：在试点和第一阶段之后对该计划进行的审查将确定自 2027 年开始的第二阶段的设计参数，如自 2030 年起动态做法中关于国家豁免的收入吨公里数的阈值和具体的各个比率；确认“发达国家将起带头作用”；根据单个参与国的国家自主贡献(NDCs)或根据文本草案第 9 段中提供的公式来分配抵消要求；对自发达国家和发展中国家的新加入者使用不同的阈值来让其参与该计划；不使用关于监测、报告与核查(MRV)要求的标准和建议措施(SARPs)；对于参与该计划不同阶段的国家实施监测、报告与核查，采用不同的时限。

22.3.4 在 WP/449 号文件中，危地马拉和西班牙分享了有关“可持续航空联盟(ALAS)”举措的信息，该举措由危地马拉、西班牙和美国制定，目的是为了推进各种减排方案和项目，从环境、社会和经济方面实现可持续的航空业，其重点在于减排方面的渐进发展方法。它邀请其他国家和组织加入这项举措，并强调各国之间为实施国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)而开展合作的必要性。

22.3.5 在 WP/182 号文件中，卡塔尔以大会 A38-18 号决议附件中 i) 段为基础表达了观点，该段具体提及承认各航空公司为提高燃油效率和减少航空排放而所采取的“早期行动”。卡塔尔指出，这些提案没有包括通常被称作“提早行动者”的重要设计要素，不承认这一点，将会打击那些大于业界力度提高效率的航空公司的热情，而在实施碳中和增长时，实际上将使提早行动者受到惩罚。

22.3.6 在 WP/211 号文件第 1 号修改稿中，印度尼西亚支持制定国际航空的全球基于市场措施计划，并总结了其立场，其中包括：有必要确保以个案为基础，通过使用可持续的代用燃料减少运营人的排放抵消要求；若能从国际民航组织和/或其他成员国获得技术支持，印度尼西亚愿意通过从 2021 年起加入该计划而采取早期行动；以及印度尼西亚支持将抵消要求的分配从 100% 的部门做法向个案分配的做法进行动态过渡。

22.3.7 在 WP/233 号文件中，巴西支持采取分两个阶段实施该全球计划，各阶段之间至少间隔五年，并主张在每一阶段中，主要根据收入吨公里等航空标准对各国进行分类。该文件坚信，所有不适用豁免的南美和中美洲国家均应一起在该计划的第二阶段加入。该文件支持采用 100% 的部门做法来分配抵消要求。此外，该文件还认可授权航空环境保护委员会实施有关该计划的进一步工作，特别是排放单位标准，必须接受《联合国气变公约》及其《巴黎协定》的指导并与它们保持一致。

22.3.8 在 WP/234 号文件中，巴西概述若干支持采纳 100% 部门做法来分配抵消要求的技术论据，以期避免市场扭曲和对某些地区的国际航空交通发展带来不当比例的负担。

22.3.9 在 WP/343 号文件中，马来西亚支持以全球抵消计划的形式来制定全球基于市场措施计划，以减少来自国际航空部门碳排放所造成的影响。马来西亚将采取所有必要行动来做好该计划的实施准备，同时要求获得国际民航组织的技术援助，并鼓励与其他国家进行合作。马来西亚支持根据成员国达成的共识，分阶段实施该计划，并支持采用部门做法来分配抵消要求。马来西亚表达了其从一开始就自愿参与该计划的意愿。

22.3.10 在 WP/387 号文件中，俄罗斯联邦全面分析了实施国际航空碳抵消和减排计划的相关负面影响，并根据国际民用航空清洁发展机制 (ACDM) 提出了一种应对环境挑战的替代做法，作为实施全球基于市场措施计划的基础。该提议旨在通过采用向各国收取环境费，计做国内航班所用每吨航空燃料的统一收费标准，建立一种调动可供国际航空使用的资源的机制，以便为发展中国家环境方面的高效率航空项目提供资金。

22.3.11 在 WP/411 号文件中，加拿大认为，建立一个单一的稳健的全球基于市场措施计划，将其作为处理国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中的一个要素，将比国家和地区性措施集合起来产生好得多的环境效益，并且成本将更低。加拿大认识到，WP/52 号文件中所载的大会决议草案是经过重大的妥协努力而产生的结果，各要素只有作为一个整体看待时才能发挥效用，并且这一揽子措施体现了平衡性，反映了不同国家的不同观点。加拿大表达了其从一开始就自愿参与该计划的意愿，并鼓励其他国家也这么做。

22.3.12 在 WP/428 号文件中，智利就以下方面提出了看法：航空环境保护委员会在与全球基于市场措施计划相关的监测、报告和核查 (MRV)、排放单位标准 (EUC) 以及登记处等这些方面正在开展的技术工作，以及让所有成员国以透明的方式获悉相关信息的益处。智利建议，与航空环境保护委员会未来在全球基于市场措施计划方面开展的技术工作相关的讨论，应该向所有成员国公布。

22.3.13 在 WP/448 号文件中，美国支持国际民航组织通过“一揽子措施”（包括用全球基于市场措施作为填补措施）实现从 2020 年起碳中和增长目标的这一全面做法。美国支持通过国际航空碳抵消和减排计划以及核准 WP/52 号文件附录 B 中的拟议大会决议案文，该案文包含经过审慎平衡的一揽子关键要素。美国表示有意向为各国提供能力建设方面的支持，以协助其实施国际航空碳抵消和减排计划。美国还表示有意向从一开始就加入全球基于市场措施，认为排放量合起来占全球排放量很大比例的其他国家也会加入这一措施，并鼓励其他国家如果可能，考虑从一开始就加入全球基于市场措施，并在大会期间公开声明这样做的意愿。

22.3.14 在 WP/153 号文件第 1 号修改稿中，国际航协强调，航空碳定价手段的普及将导致运营人和政府各自实施一些不可持续的措施。相比之下，国际航协认为，如果可以制定一个支持从 2020 年开始碳中和增长的全球碳抵消机制，使其作为处理国际航空二氧化碳排放的唯一全球性措施，那么尽管航空业将为此付出巨大成本，但这一成本将更“可控”。

22.3.15 在 WP/154 号文件第 1 号修改稿中，国际航协就分阶段实施全球基于市场措施计划提出了看法，包括：任何航线上应公平对待所有运营人；未在该计划覆盖范围内的排放不应重新分配给受该计划约束的任何运营人来进行抵消；不同阶段所涵盖的国际航空排放比例不应低于 2016 年 5 月召开的高级别会议达成的提案中所设想的水平；以及针对最不发达国家 (LDCs)、小岛屿发展中国家 (SIDS) 和内陆发展中国家 (LLDCs) 的特别条款将限制该计划对发展中国家和新兴经济体的冲击。

22.3.16 在 WP/155 号文件第 1 号修改稿中，国际机场协会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际公务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会介绍了在 2016 年 6 月举行的国际航协第 72 届年会上通过的关于全球基于市场措施计划的一项决议，该决议提出了一系列设计建议，包括：分阶段实施这一做法不应造成市场扭曲，并且同一条航线上的所有运营人应得到平等对待；以及在分配抵消要求时应适当考虑在整个部门和个体之间适用一个适当的加权值，并认识到该加权值可在计划的生命周期内变化。

22.3.17 在 WP/413 号文件中，国际机场协会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际公务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会还表示，虽然航空业界认可关于建议国际航空碳抵消和减排计划在实施的试点阶段和第一阶段采取自愿原则背后的考虑，但航空业界也强调了确保这一做法不会导致更多的市场扭曲以及保持该计划的全球性和排他性的重要性。该文件还讨论了保持监管可预见性和稳定性的必要性，并强调了能力建设在促进各方参与国际航空碳抵消和减排计划方面的作用。该文件鼓励各国在计划伊始按自愿原则加入该计划，并请求理事会加快监测、报告和核查、排放单位标准和登记处方面的工作。

22.3.18 在 WP/248 号文件中，世界银行旨在强调国际民航组织与世界银行集团 (WBG) 携手为全球基于市场措施计划的顺利落实提供支持的机遇。世界银行集团在能力建设活动方面拥有丰富的专业知识，这些活动正是国际民航组织这一计划的核心内容，例如设计和建立登记处；监测、报告和核查系统；和数据采集与管理工具。世界银行集团随时准备为顺利落实该计划所需的国际民航组织能力建设和援助计划提供支持。

22.3.19 在 WP/431 号文件中，大韩民国在国际航空全球基于市场措施计划启动之前分享了一些信息，这些信息关于其在与国家航空器运营人之间的自愿活动协议 (AVA) 和针对国内航班的韩国排放权交易机制 (ETS) 之下进行的与监测、报告和核查系统相关的工作中获得的一些经验。

22.3.20 在 WP/443 号文件中，泰国提供了关于泰国自愿减排 (TVER) 方案的信息，该方案是泰国自愿碳市场的一项温室气体减排机制。泰国请大会支持将泰国自愿减排信用额度在国际航空全球基于市场措施计划中用作抵消信用额度。

22.3.21 在 WP/163 号文件中，国际航协重申了简单性、完整性和保密性等原则对于航空器运营人的重要性，以及在监测、报告和核查、排放单位标准和登记处的几个关键要素方面开展更多实质性工作的必要性，以确保国际航空全球基于市场措施的全面落实。

22.3.22 在 WP/206 号文件中，可持续航空国际联盟 (ICSA) 确定了供大会审议的几项关键要素，以便使全球基于市场措施计划在经济和环境方面有个坚实的基础。可持续航空国际联盟就进一步强化大会决议案文提供了一些建议，包括：有必要根据《巴黎协定》通过审查过程设定更大的目标；碳污染已经很严重的地区航线应在一开始承担更大的责任；对于规模较小的发展快速的地区航线，其义务应随着污染水平的上升而增加；以及应定期对责任进行更新。

22.3.23 在 WP/377 号文件中，拉丁美洲航空和空间法协会 (ALADA) 赞扬了国际民航组织及其成员国在环境问题方面所开展的工作，并介绍了其对于全球基于市场措施计划的立场，包括通过强制要求提交国家行动计划以及将环境问题纳入国际民航组织审计计划当中，将有利于该计划的实施。

22.3.24 在 WP/465 号文件中，多米尼加共和国阐述了其减少二氧化碳排放行动计划 (DRAPER) 的实施进展，该计划是按照大会 A38-18 号决议中的要求拟定的，并得到国际民航组织 — 欧盟援助项目的支持。该行动计划的更新版本于 2015 年 7 月提交。

22.3.25 委员会认识到智利在 WP/428 号文件中提出的航空环境保护委员会的成员问题，并指出，理事会已决定发布更多的关于该委员会工作进展的信息，以及秘书处将探索最佳方式来推进所有相关国家成为该委员会观察员并提名它们的专家参加基于市场措施的有关工作。

22.3.26 委员会认识到多个文件强调了能力建设和帮助各国实施全球基于市场措施的重要性，以及大会决议草案文本包括这方面的具体规定。委员会欢迎世界银行提交的 WP/248 号文件，该文件旨在监测、报告与核查系统和登记册领域支持实施全球基于市场措施计划的能力建设活动。

22.3.27 委员会感谢理事会及其环境咨询小组 (EAG)、高级别小组、高级别会议和主席之友非正式小组会议所做的大量工作以及专家提出的技术意见，随后理事会提出了载于 WP/52 号文件附录 B 中的决议草案文本。

22.3.28 绝大多数国家对载于 WP/52 号文件中的决议草案文本表示支持，因为它代表了该组织在过去三年中所做大量努力的结果，并反映了各国的不同观点，因此它是一套经过认真权衡且可以接受的折衷。

22.3.29 一些国家表达了关切，尤其是关于开展进一步的工作以确保所有国家的观点被纳入大会决议草案文本的必要性的关切，并建议进行进一步的讨论和磋商，以改进草案文本。委员会认识到 WP/52 号文件第 2 段已述及了这些问题。

22.3.30 委员会注意到主席会同理事会主席将与一些国家进行磋商，以便讨论对大会决议草案文本进行可能的改进，同时不影响该文本已获得的支持。

22.3.31 继与一些国家非正式磋商后，委员会审议了磋商中提出的一些建议，并同意对大会决议草案文本进行如下修订：

- 在草案文本的序言部分新增加一段：“认识到本决议不构成根据《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书开展谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其国际文书缔约国的立场；”；
- 在草案文本中新增加一段 7 c)：“强烈鼓励所有国家自愿参加试办阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外几个国家也已经自愿参加了；”和
- 在大会决议草案案文增加新的 17 之二段：“决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；”

22.3.32 各国对于监测、报告与核查和排放单位标准的标准、建议措施或指导材料是什么各抒己见。在这方面，委员会要求理事会在根据国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)为实施监测、报告与核查系统开展制定标准、建议措施和相关指导材料的工作时，应就标准或建议措施是什么以及指导材料应包含什么内容提供明确的指导。

22.3.33 委员会注意到，理事会在开展排放单位标准的工作时，将促进减排项目方法论的开发和实施，这些项目将从航空业界中产生排放单位。委员会强调指出应鼓励各国开发与国内航空相关的项目。

22.3.34 委员会注意到，根据大会决定，该计划的管理和整体规范由理事会负责。

22.3.35 绝大多数国家重申它们支持 WP/52 号文件所载的大会决议草案文本以及非正式磋商中提出的上述修订案建议。

22.3.36 一些国家重申它们对拟议的全球基于市场的措施计划中的一些设计要素对国际航空可持续发展，特别是对发展中国家的影响表示关切。

22.3.37 委员会同意向大会建议通过下列决议：

决议 22/2：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

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；

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《联合国气变公约》进行的谈判的情况下，完成就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；

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；

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；

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；

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；

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；

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作一次性的考虑；

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；

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；

回顾《联合国气变公约》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；

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；

欢迎《联合国气变公约》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；

鉴于《联合国气变公约》和《巴黎协定》规定了各种机制，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；

欢迎《联合国气变公约》(UNFCCC)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；

认识到本决议不构成根据《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其国际文书缔约国的立场；

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；

2. 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；

3. 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量保持在相同水平；

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；

5. 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；

6. 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，并监测和报告实施各项行动计划的进展情况，以及应制定一项方法，确保航空器运营人在某一特定年内计划下的抵消要求能够通过使用可持续的代用燃料予以削减，以便使一揽子措施中的所有要素都有所反映；

7. 要求理事会继续监测一揽子措施中的各项要素的实施情况，并审议必要的政策和行动，确保以均衡的方式使所有要素都取得进展，并增加持续实施非基于市场的措施所减少的排放量的百分比；

8. 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；

9. 决定对国际航空碳抵消和减排计划采取分阶段实施的做法，以照顾到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试办阶段在2021年至2023年实施，适用于自愿参加这个计划的国家。参加这个阶段的国家可从下文第11 e) i) 段决定其航空器运营人的抵消要求的基础；
 - b) 第一阶段在2024年至2026年实施，适用于自愿参加试办阶段的国家以及任何其他自愿参加这个阶段的国家，并可依照下文第11 a)段计算抵消要求；
 - c) 强烈鼓励所有国家自愿参加试办阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外几个国家也已经自愿参加了；
 - d) 秘书处将在国际民航组织网站公布自愿参加试办阶段和第一阶段的国家的最新信息；
 - e) 第二阶段在 2027 年至 2035 年实施，适用于 2018 年在以收费吨公里数表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里数的 0.5%以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里数 90%的国家，但最不发达国家 (LDCs)、小岛屿发展中国家 (SIDS) 和内陆发展中国家 (LLDCs) 不包括在内，除非它们自愿参加这个阶段；
 - f) 强烈鼓励受到豁免或尚未参加的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，尽早自愿参加这个计划。决定自愿参加这个计划或决定停止自愿参加这个计划的国家仅可从任何特定年份的1月1日开始，并且它们必须在前一年的6月30日以前将这项决定通知国际民航组织；
 - g) 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作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其作出决定；
10. 决定国际航空碳抵消和减排计划应适用于两国之间相同航线上的所有航空器运营人，以期尽量减少市场扭曲，具体情况如下：
- a) 根据上文第9段纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均属国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求的范围；
 - b) 根据上文第9段纳入国际航空碳抵消和减排计划的一个国家与另一个未被纳入该计划的国家之间航线上的所有国际航班均被免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；和
 - c) 根据上文第9段未被纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 决定从2021年起每年计算需要在特定年份由航空器运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 航空器运营人的抵消要求= [% 部门部分 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量 × 既定年份部门的增长因子)] + [% 个别部分 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量 × 既定年份航空器运营人的增长因子)]；
- b) 其中部门的增长因子= (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量 — 2019年至2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的平均总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量；
- c) 其中航空器运营人的增长因子= (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的总排放量 — 2019年至2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的平均总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的总排放量；
- d) 其中%部门部分 = (100% - %个别部分) 和；
- e) 其中%部门部分和%个别部分适用于如下情况：
 - i) 2021年至2023年，100% 部门部分和0% 个别部分，不过每个参加国家可选择在此试办期间是否将其适用于：
 - a) 如上文所述，特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量，或
 - b) 2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量；
 - ii) 2024年至2026年，100% 部门部分和0% 个别部分；
 - iii) 2027年至2029年，100% 部门部分和0% 个别部分；
 - iv) 2030年至2032年，至少20% 个别部分，理事会则在2028年向大会建议是否对个别部分百分率作出调整及调整程度；
 - v) 2033年至2035年，至少70% 个别部分，理事会则在2028年向大会建议是否对个别部分百分率作出调整及调整程度；
- f) 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量和总排放量不包括这一年免受该计划制约的排放量；

- g) 上文 11 b)分段和 11 c)分段内的排放量范围将在每年开始时重新计算，以便考虑到由于自愿参加或新的一个阶段或遵守周期的开始而增加的飞往和飞离各国的航线；

12. 决定新加入者¹免于适用国际航空碳抵消和减排计划，为期三年或直至其年排放量超过2020年总排放量的0.1%，以较早发生者为准。从随后的一年起，新加入者被纳入该计划并受到与其他航空器运营人同样方式的对待。

13. 决定，尽管有上述规定，国际航空碳抵消和减排计划不适用于以下低水平的国际航空活动，以避免行政负担：航空器运营人的国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到10 000公吨；航空器最大起飞质量(MTOM)小于5 700千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

14. 决定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航空器运营人的抵消要求；

15. 注意到理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，在以下方面开展的工作：a) 建立监测、报告和核查(MRV)制度；b) 将由航空器运营人购买的能够顾及《联合国气变公约》的发展情况的建议排放单位标准；c) 国际航空碳抵消和减排计划下的登记处，并要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，尽快完成其工作，包括提供能力建设和协助，以便能从 2020 年起全面实施国际航空碳抵消和减排计划；

16. 决定设立为期三年的遵守周期，从2021年至2023年第一个周期开始，使航空器运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向航空器运营人所在国指定的登记处主管部门报告所需的数据；

17. 决定需要在国际航空碳抵消和减排计划中提供保障措施，以确保国际航空部门的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担，并要求理事会决定启动此种行动的基础和标准，并确定可能的手段解决这些问题；

18. 决定为上文第9 g) 段提到的目的以及为推动国际航空部门的可持续发展和该计划的有效性，理事会从2022年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划(CORSIA)进行一次定期审查，供大会审议。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织全球期望目标的进展；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) 考虑该计划的改进将能支持《巴黎协定》的宗旨，特别是长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和尽量减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如对监测、报告和核查要求带来的后果；和

¹ 新加入者被定义为在该计划生效之时或之后开始从事属于该计划范围内的航空活动，并且其活动不是另一航空器运营人先进行的航空活动的全部或部分延续的任何航空器运营人。

- c) 在2032年底对该计划的终止、其2035年之后的延长或任何其他改进进行一次特别审查，包括考虑航空器技术、运行改善和可持续代用燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

19. 决定国际航空碳抵消和减排计划或大会决定的任何其他计划将是一项适用于国际航空二氧化碳排放的基于市场的措施；

20. 要求采取以下行动，以期从2020年起实施国际航空碳抵消和减排计划建立必要的机制：

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，制定关于根据国际航空碳抵消和减排计划实施监测、报告和核查制度包括简化的监测、报告和核查程序的标准和建议措施及相关指导材料，供理事会在2018年以前通过；
- b) 其航空器运营人进行国际航行的所有成员国根据监测、报告和核查的标准和建议措施，为从2019年1月1日起的实施工作制定必要的安排；

关于排放单位标准(EUC)，

- c) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持该计划下的航空器运营人购买适当的排放单位，制定标准和建议措施(SARPs)以及关于排放单位标准(EUC)的指导材料，同时亦顾及《联合国气变公约》和《巴黎协定》第6条的相关发展情况，供理事会尽快但不晚于2018年通过；
- d) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，建立排放单位标准(EUC)问题的常设性技术咨询机构，以便就国际航空碳抵消和减排计划所使用的符合资格的排放单位向理事会提出建议；
- e) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，酌情定期审查排放单位标准(EUC)的标准和建议措施及相关指导材料，以便促进与《巴黎协定》下未来的相关决定之间的兼容性；

关于设立登记处，

- f) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持根据该计划制定登记处，编制政策和相关指导材料，供理事会在2018年以前通过；
- g) 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2021年1月1日起运作；
- h) 各国按照国际民航组织的指导，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，或为参加其他登记处作出安排；

关于国际航空碳抵消和减排计划的治理

- i) 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，监督国际航空碳抵消和减排计划的运作；

关于监管框架，

- j) 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必要的国家政策和监管框架。

21. 决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

22. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为从 2020 年起实施国际航空碳抵消和减排计划提供能力建设和协助，并建立伙伴关系，包括：

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会采取必要行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和协助，以照顾到成员国从2019年1月1日起实施监测、报告和核查制度所需的能力建设和协助，包括从2017年起在各地区组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持，特别是向自愿参加试办阶段和需要支持进行这项工作的国家提供这种支助；
- b) 成员国之间建立伙伴关系，以便在实施监测、报告和核查制度上进行合作；

关于设立登记处，

- c) 理事会采取必要行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和协助，以照顾到成员国设立登记处所需的能力建设和协助，包括从2017年起在各地区组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持，特别是向自愿参加试办阶段和需要支持进行这项工作的国家提供这种支助；
- d) 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；

23. 决定国际航空碳抵消和减排计划采用符合上文第20段排放单位标准(EUC)的排放单位；

24. 要求理事会促进采用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国拟定本国的航空相关项目；

25. 要求理事会探索进一步拟定航空相关方法，用于各种抵消方案，包括《联合国气变公约》下的机制或其他方案，并鼓励各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。

—完—