



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(MBM)计划

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

随附供通过的是一项涉及全球基于市场的措施(MBM)计划的大会决议文本的提案 — 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 — 全球基于市场的措施(MBM)计划，该文本将取代大会 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 — 气候变化中有关基于市场的措施的规定。

拟议的大会决议文本的编制参照了大会第 38 届会议以来本组织为制定全球基于市场的措施计划所开展的工作。为便于参考，拟议的大会决议文本的各段均附有解释性文字。

行动：请大会：

- a) 认识到附录A所述本组织为回应国际民航组织大会第38届会议的要求在制定国际航空全球基于市场的措施计划方面所开展的活动；和
- b) 通过附录B中提出的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(MBM)计划的拟议大会决议。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标E — 环境保护。
财务影响：	本大会工作文件提及的活动，将根据2017年至2019年方案预算和/或预算外捐助的可用资源情况予以开展。
参考文件：	Doc 10022号文件：《大会有效决议》（截至2013年10月4日）

1. 引言

1.1 2013 年举行的国际民航组织大会第 38 届会议，通过大会 A38-18 号决议(第 18 和 19 段)，决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划，并要求理事会在成员国支持下：

- a) 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》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；
- b) 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计划研讨会、讲习班；
- c) 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，包括虑及以下第 20 至第 24 段规定的各种特殊情况 and 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；和
- d) 对上文 a)、b) 和 c) 分段进行的工作成果提出报告，供大会第 39 届会议作出决定。

1.2 自大会第 38 届会议以来，本组织做出广泛的努力，包括设立了理事会的环境咨询小组(EAG)，该小组于 2014 年 3 月至 2016 年 1 月期间举行了 15 次会议，评估有关全球基于市场的措施计划的各种办法，航空环境保护委员会(CAEP)和秘书处为其提供了技术支助。

1.3 此外，2015 年 4 月和 2016 年 3 月至 4 月期间，秘书处组织了两轮涉及所有国际民航组织地区的全球航空对话(GLADs)，为各国提供了关于国际民航组织相关工作的信息和接受各国关于制定上述计划的反馈意见。

1.4 2016 年 1 月举行的环境咨询小组第十五次会议审议了大会关于全球基于市场的措施计划的决议草案文本，这是在考虑到先前环境咨询小组审议期间所取得的进展和表达的看法的基础上拟订的。理事会核准了环境咨询小组提出的设立全球基于市场的措施计划高级别小组(HLG-GMBM)的建议。高级别小组举行了两次会议(2016 年 2 月和 4 月)，以期为改进和澄清大会决议草案文本取得进展。

1.5 2016 年 5 月，举行了全球基于市场的措施计划高级别会议(HLM-GMBM)，讨论了大会决议草案文本和拟订建议，供理事会审议，以便确定文本草案，提交大会第 39 届会议。

1.6 2016 年 8 月，召集了一次“主席之友”会议，研究各国就大会决议草案文本所开展的双边和多边磋商的结果，以便拟定一份折衷案文，供理事会审议。

1.7 有关国际民航组织大会第 38 届会议以来本组织就全球基于市场的措施计划所开展的工作的更详细信息载于附录 A。

2. 主要问题

2.1 分阶段实施全球基于市场的措施计划将以各国自愿参加试办阶段(2021年至2023年)和第一阶段(2024年至2026年)为基础,随后展开第二阶段(2027年至2035年),在此阶段,除获准免除参加的国家外,所有其他国家均须参加。

2.2 在实施这种做法时,需要考虑以下各项问题:1)参加试办阶段的国家的选项;2)获准不参加第二阶段的范围;3)审查分阶段实施;4)对抵消要求的分配采用动态办法;5)计算抵消要求的基准排放量。

参加试办阶段的国家的选项

2.3 一些国家认为,试办阶段(2021年至2023年)的抵消要求应根据每一参加国家的国家自主贡献来计算。大家共同的想法是,在试办阶段,每个参加国家可从两个选项选择计算其运营人抵消要求的基础:运营人在特定年份(2021年、2022年和2023年)的排放量或运营人在之前2020年单一年份的排放量。

2.4 此外,大会决议不应附加自愿参加国家的名单,而秘书处则将公布自愿参加试办阶段和第一阶段的国家的最新信息。如第7c)段和第7e)段所述,通知自愿参加这项计划的国家(选择参加)也应能够自愿退出这项计划。

获准不参加第二阶段的范围

2.5 关于决议文本草案第7段中获准不参加第二阶段的范围,大家的共同想法是准许最不发达国家、小岛屿发展中国家和内陆发展中国家不参加。大家还共同认为,准许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低于总收费吨公里数0.5%的国家或其累计份额达到总收费吨公里数90%的国家不参加这项计划。大家指出,鼓励获准不参加计划的国家自愿参加这项计划。

审查分阶段执行情况

2.6 有人指出,从2022年开始,应每三年定期审查国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)一次,使理事会是否必须对这项计划的下一阶段做出调整做出知情的决定。有人还指出,作为整个项目的一部分,从2021年到2035年还将对该计划的设计部分做出说明。

对抵消要求的分配采用动态办法

2.7 审议了对抵消要求的分配采用动态办法的想法(大会决议草案文本第9段),从100%的部门率(和0%的个别率)开始,并从第二阶段的第二个遵守周期开始,逐渐调到较高的个别率如下:

- a) 在试办阶段和第一阶段以及第二阶段的第一遵守周期(2021年至2029年),实施100%的部门率(和0%的个别率);和
- b) 从第二阶段第一遵守周期开始,在2030年至2032年至少实施20%的个别率;和在2033年至2035年至少实施70%的个别率。

2.8 一些国家认为，第二阶段后面各个遵守周期的部门率和个别率的百分比需要就其产生的影响进一步加以审议。

计算抵消要求的基准排放量

2.9 关于运营人用于计算排放年度增加量和从而计算抵消要求(大会决议草案文本第 9 段)的基准排放量，在考虑到制定和实施监测、报告和核查(MRV)的内容所需时间后，大家在使用国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的“2019 年和 2020 年”平均排放量方面意见一致。

其他问题

2.10 各国还就是否需要具体说明期望哪些国家带头自愿参加这个计划交换了看法。审议了供列入大会决议新文本第 7 段的两项提案：

a) 一些国家认为，大会决议文本应鼓励发达国家带头参加，案文如下：

“强烈鼓励所有国家自愿加入这个计划，同时认识到发达国家将带头参加；”

b) 其他国家认为，应向所有国家发出自愿参加的呼吁，因为有些发展中国家已经通知它们打算参加试办阶段，因此它们带了头，案文如下：

“敦促所有国家自愿参加这个计划的试办阶段和第一阶段，同时认识到发达国家和一些发展中国家带头参加；”。

2.11 要对这个问题达成可能的折衷案文还需进行进一步的磋商。

2.12 此外，还认识到在下列领域：监测、报告与核查(MRV)；排放单位标准(EUC)；和登记处的工作都将在大会后继续进行，航空环境保护委员会(CAEP)还将编制技术材料。因此，目前的案文不必提供不必要的详细说明。在这方面，有人强调应分享在技术工作方面取得进一步进展的信息，并向所有国家提供落实这项计划的适当能力建设。有人还强调国际民航组织的工作应联系到根据《气候公约》进程进行的工作，并同时认识到《巴黎协定》尚未生效。认为以下案文应列入大会决议草案文本，但对案文应如何强调这种联系有不同看法，要对这个问题达成可能的折衷案文还需进行进一步的磋商：

“17 之二 决定《气候公约》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；{合格排放单位}”。

2.13 关于大会决议草案文本有关实施全球基于市场的措施计划的第 4 段，一些国家认为，不应排除对全球基于市场的措施计划的其它选项进行进一步评价，因此，提出对文本草案提出具体修订如下：

“4. 决定实施和评价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)形式作为可能的选项之一来解决国际民用航空(即在一国离港而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能力；{全球基于市场的措施(GMBM)是国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)}”

2.14 对上面的拟议修订案文有不同看法，因为在就国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)做出决定前，已对全球基于市场的措施计划的一些不同选项进行了审议和评价，因此，需要做出进一步评价，作为在实施该计划后进行的审查进程的一部分。因此，理事会决定保留附录 B 中所载大会决议文本草案的第 4 段，同时，要对这个问题达成可能的折衷案文还需进行进一步的磋商。

3. 结论

3.1 根据大会第 38 届会议所提制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划的要求，国际民航组织及其成员国与航空业和其他利害攸关方合作开展了很多工作。本工作文件附录 B 介绍了大会决议草案文本，供大会第 39 届会议审议。除其他外，文本草案第 7 段（分步实施）和第 9 段（抵消要求的分配）仍然是最重要的组成部分，请大会连同上文第 2 段中说明的其他问题作进一步的审议，以期在大会期间通过一项致力于全面实施上述计划的最好的共识文本。

附录A

国际民航组织制定全球基于市场(MBM)措施计划的工作

1.环境咨询小组

1.1 在第 38 届大会之后，国际民航组织理事会成立了环境咨询小组(EAG)，该小组由 17 名理事会成员组成，在航空环境保护委员会和秘书处提供的技术支持下，监督有关制定全球基于市场的措施计划的各项工作。环境咨询小组在 2014 年 3 月至 2016 年 1 月期间举行了 15 次会议。

1.2 环境咨询小组在采用“Strawman”做法上取得了初步进展，即开始时有一个关于全球基于市场的措施计划的基本提案，以期就设计要素的优缺点进行讨论和分析，从而改进“Strawman”提案。

1.3 环境咨询小组和理事会所要求的对“Strawman”提案进行的最初一组技术分析，包括对以下方面的评估：未来国际航空产生的二氧化碳排放量和从 2020 年起实现碳中和增长的总体成本影响；为抵消要求的分配，使用个体运营人的排放增长因子与国际航空业平均增长因子的组合的成本影响；调整各种抵消要求，如快速增长者、先行者和新加入者的抵消要求；以及技术豁免和对往返低排放国航线的豁免。航空环境保护委员会完成了初步分析，并于 2014 年 10 月向环境咨询小组第七次会议提交了相关结果。

1.4 要求在 2014 年底再进行分析，重点评估抵消要求的分配的各种做法，包括：

- a) 完善提交给环境咨询小组第七次会议的技术分析，包括随着时间的推移使用可变(动态)增长因子；
- b) 采用不同的标准以及航线分类的衡量标准，分析基于航线的做法，包括航线的定义；
- c) 分析基于历史排放量的累计做法；和
- d) 比较抵消要求的分配的各种做法。

1.5 航空环境保护委员会又完成了进一步分析工作并于 2016 年 1 月向环境咨询小组第十五次会议提交了全部技术分析结果。

1.6 此外，环境咨询小组随时了解航空环境保护委员会在拟订关于全球基于市场的措施计划的技术设计要素的建议方面的工作，即：监测、报告与核查(MRV)；排放单位标准(EUC)；和登记处。2016 年 2 月举行的航空环境保护委员会第十次会议接受了提交给会议的这些建议，将其作为委员会今后工作的依据，并且须由理事会和第 39 届大会就全球基于市场的措施计划做出进一步决定。

2. 高级别小组与大会决议草案文本

2.1 2016 年 1 月举行的环境咨询小组第十五次会议审议了大会关于全球基于市场的措施计划的决议草案文本，这是在考虑到先前环境咨询小组审议期间所取得的进展和表达的看法的基础上拟订的。

2.2 环境咨询小组第十五次会议建议成立一个全球基于市场的措施计划高级别小组(HLG-GMBM)，以促进达成一致意见并完成大会关于全球基于市场的措施计划的决议文本草案，并且随后由理事会审议，此建议得到理事会的认可。该小组由理事会 18 个成员国的高级别航空和/或运输代表组成，同时考虑到地域代表性。

2.3 该高级别小组召开了两次会议(2016 年 2 月 24 日和 25 日和 4 月 13 日至 15 日)以审查大会决议草案文本，并为改进和说明草案文本的一些规定取得进展。小组认识到，大会决议草案文本第 7、第 8 和第 9 段是最重要的组成部分，对这几段仍存在意见分歧，并鼓励所有国家与其他国家就此进行双边和多边磋商，以期弥合观点并制定可能的折衷案文提交 2016 年 5 月的高级别会议(见第 4 段)。

3. 全球航空对话

3.1 为了回应大会关于组织国际航空全球基于市场的措施计划研讨会、讲习班的要求(A38-18 号决议，第 19 b) 段)，秘书处在 2015 年 4 月和 2016 年 3 月和 4 月结束了两轮涵盖国际民航组织所有地区的全球航空对话(GLADs)¹。全球航空对话的目的是：分享关于基于市场的措施及其在解决国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中的作用的信息；提供关于国际民航组织在制定全球基于市场的措施计划方面所做工作的最新信息；使参与者熟悉大会决议草案文本；提供机会接收来自成员国和有关组织的反馈意见；筹备高级别会议(见第 5 段)和随后的第 39 届大会。

3.2 2015 年全球航空对话确定的全球基于市场的措施计划设计的重要考虑，例如行政简约性、环境完好性和成本效益等，在 2016 年全球航空对话中得到强调，指出这些重要考虑与大会决议草案文本第 7 段(分阶段实施)、第 8 段(基于航线的豁免)和第 9 段(抵消要求的分配)密切相关。绝大多数与会者表示，大会决议草案文本可作为向前迈进的良好起点，但尚需进一步改进和澄清，特别是关于上述段落。

3.3 与会者还讨论了不同利害攸关方的作用。在所有全球航空对话中，对于利害攸关方在实施全球基于市场的措施计划的各个方面，例如监测、报告和核实制度和登记处的作用上意见高度一致。在国际民航组织需要提供能力建设和培训，以及需要制定标准、指导和工具以便全面实施该项计划方面，也达成了共识。

¹ 关于 2015 年和 2016 年全球航空对话的所有材料，载于：http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx_and
<http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>。

4. 全球基于市场的措施计划的高级别会议

4.1 全球基于市场的措施计划的高级别会议(HLM-GMBM)²于 2016 年 5 月 11 日至 13 日在蒙特利尔举行，讨论关于全球基于市场的措施计划的大会决议草案文本，并向理事会提出建议。来自 65 个成员国和 17 个国际组织的 311 名代表出席了会议。

4.2 会议澄清和改进了草案文本中的一些规定，并认识到诸多关切和可能的替代做法与意见，尤其是关于第 7 段(分阶段实施)和第 9 段(抵消要求的分配)。

4.3 会议认识到，大会决议草案文本第 7 段和第 9 段继续是最重要而仍有歧见的组成部分，为此，鼓励各成员国继续进行双边和多边磋商，以期弥合观点并形成可能的折衷案文。

5. 主席之友非正式小组会议

5.1 主席之友非正式小组会议³于 2016 年 8 月 22 日和 23 日在加拿大蒙特利尔举行，审议各国就大会决议草案文本所开展的双边和多边磋商的结果，特别是草案文本第 7 段和第 9 段，以便拟定一份折衷案文，供理事会审议。

5.2 基于在会议之前进行的双边和多边磋商的结果，对分阶段实施提出了一个新办法，并被会议普遍接受：各国自愿参加试办阶段(2021 年至 2023 年)和第一阶段(2024 年至 2026 年)，随后进行第二阶段(2027 年至 2035 年)，除获准不参加计划的国家之外，所有其他国家都将参加。

5.3 会议的重点是如何推展这种办法，并集中讨论以下五个问题：1) 参加试办阶段的国家的选项；2) 获准不参加第二阶段的范围；3) 审查分阶段实施；4) 对抵消要求的分配采用动态办法；5) 计算抵消要求的基准排放量。会议结果提交了理事会，供其在核准大会决议草案文本时审议，以便提交大会第 39 届会议。

—————

² 关于全球基于市场的措施计划的高级别会议的所有材料，载于：<http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>。

³ 关于与主席之友非正式小组会议有关的所有材料，载于：<http://www.icao.int/Meetings/GMBMFP/Pages/default.aspx>。

附件B

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

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}

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；{摘自**A38-18号决议第19 a)段**的现有案文}

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}

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}**

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}

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}**

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}

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；{根据**A38-18号决议附件第 f) 段**的案文}

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；{相比分散的基于市场的措施，反映一个全球性解决方案的背景情况}

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}

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}

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}

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}

鉴于《联合国气候变化框架公约》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；{反映《巴黎协定》的新案文}

欢迎《联合国气候变化框架公约》(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；{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量保持在相同水平；{认识到通过非基于市场的措施无法实现CNG2020目标}

3. 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CNG 2020目标的补充作用}

4. 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；{全球基于市场的措施是国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)}

5. 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；{在采取非基于市场的措施方面取得进一步进展}

5之二 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；

6. 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；{认识到各国的特殊情况} — **支持区别对待**

7. 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：{分阶段实施} — **支持区别对待**

- 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9 e) i)段决定其航空器运营人的抵消要求的基础；{供自愿国家加入的试办阶段，有计算抵消要求的选项}
- 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9 a)段计算抵消要求；{参加第一阶段的自愿国家}
- c) 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；{反映自愿参加情况的最新信息}
- d) 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；{所有具有0.5%及90%收费吨公里数的国家参加第二阶段，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}

- e) 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；{自愿参加和6个月的通知}
- f) 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；{审查作出调整}

8. 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7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7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 — **支持区别对待**
- c) 根据上文第7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；{尽量减少市场扭曲} — **支持区别对待**

9. 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9 b)分段和9 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；{动态方法的分配}—支持区别对待

10. 决定新加入者⁴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。{新加入者}—支持区别对待

11. 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；{技术豁免}

12. 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；{不再分配豁免的排放量}—支持区别对待

13. 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候变化框架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；{监测、报告和核查、排放单位标准、登记处}—航空环境保护委员会的建议

⁴ 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前进行的航空活动的全部或部分延续的任何航空器运营人。

14. 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；{遵守周期}

15. 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；{成本保障}

16. 决定为上文第7 f)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
- 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；{期限和审查}

16之二 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；{除国际航空碳抵消和减排计划外，不重复应用基于市场的措施}

17. 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；{制定监测、报告和核查规则}
- 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；{实施监测、报告和核查规则}

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《联合国气候变化框架公约》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；{制定排放单位标准指南}

- 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；{符合资格方案}
- 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；{排放单位标准审查}

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；{制定登记处指南}
- 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；{设立中央登记处}
- 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；{为各国设立登记处}

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；{治理}

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。{监管框架}

18. 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：— **支持区别对待**

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；{关于监测、报告和核查的能力建设}
- 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；{关于监测、报告和核查的伙伴关系}

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；{关于监测、报告和核查的能力建设}
- 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；{关于登记处的伙伴关系}

19. 决定国际航空碳抵消和减排计划采用符合上文第17段排放单位标准(EUC)的排放单位；{合格的排放单位}

19之二 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；{关于采用排放单位的进一步行动} — 支持区别对待

20. 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《气候变化公约》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；{就航空相关方法采取进一步行动}