



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

对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) 计划的拟议草案某些条款的联合立场

(由印度、中华人民共和国和俄罗斯联邦提交)

执行摘要

回顾《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》并确认共同但有区别的责任 (CBDR) 和各自能力的原则，鉴于特殊情况和各自能力 (SCRC)，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，本工作文件提请大会注意，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) 计划的拟议草案中的某些条款须与上述原则保持一致。

**行动：**请大会审议批准本工作文件附录B中有关大会决议草案文本的拟议修改。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标E — 环境保护。
财务影响：	建议的修正在实施全球基于市场的措施计划过程中为发展中国家的国家民用航空的可持续发展规定了必要的条件。
参考文件：	Doc 7300文件：《国际民用航空公约》 Doc 10022号文件：《大会有效决议》（截至2013年10月4日） 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 A/RES/70/1号决议：改变我们的世界：2030年可持续发展议程（2015年9月25日联合国大会通过的决议） FCCC/CP/2015/L.9《巴黎协定》 A39-WP/52号文件：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

## 1. 引言

1.1 对实施基于“抵消机制”(CORSIA)的拟议全球基于市场的措施计划的后果的分析表明,存在国际航空运输市场扭曲和滋生不公平竞争条件的重大风险,这必将抑制发展中国家快速增长的航空运输市场,导致这些国家民用航空发展进程的停滞。继而加大这些国家航空公司退出国际航空运输市场的风险,随后很有可能导致它们破产。对发展中国家造成的这种负面后果与国际民航组织“不让任何国家掉队”(NCLB)的新倡议是不相符的。

1.2 为规避上述风险,对关于全球基于市场的措施计划的决议草案的某些条款进行修正是必要的。

## 2. 大会关于实施国际航空碳抵消和减排计划形式的全球基于市场的措施计划需考虑的主要问题

2.1 国际民航全球基于市场的措施计划的主要目的是减少全球二氧化碳的排放,这是毫无争议的。然而,关于全球基于市场的措施计划的决议草案拟议案文的总基调放在了“抵消机制”而不是减排上。因此,按照本工作文件附录所载的决议案文,将“抵消要求”改为“二氧化碳减排要求”是合适的。

2.2 决议草案序言第十段再次凸显了大会的关切“...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”。然而,当前的国际航空碳抵消和减排计划提案考虑的是在国际民航行业以外的公开碳市场上购买排放单位,这实际上就把国际民航的作用定位成为其他行业的气候融资筹措资金收入的来源,这与《芝加哥公约》相矛盾。现阶段市场上没有在售的发展中国家开展的生态效益航空相关项目产生的碳信贷。所以,为使决议案文反映上述国际航空界的关切,只有因实施航空相关项目产生的排放单位才能被视为符合国际航空碳抵消和减排计划的要求。因此,在第 17 决议条款 c)、d) 和 e)小段中“排放单位”前应增加“民航相关的”。

2.3 既然拟议的决议草案是“欢迎《联合国气候变化框架公约》下的《巴黎协定》获得通过...”,《序言》第十四段的案文应改为:

“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》第 6 条第 4 款建立的在自愿基础上实施国家自主贡献(NDCs)的机制下的新的市场机制,有助于减少温室气体排放,同时促进以支持可持续发展,这将特别惠及发展中国家;{反映《巴黎协定》的新案文}”

2.4 重要的是需要指出,今年 8 月 22 日-23 日“主席之友”非正式会议期间达成共识的实施国际航空碳抵消和减排计划的“试办阶段”与大会第 A38/18 号决议第 19 a)决议条款的规定完全一致,即,要求理事会“酌情考虑到国际航空发展的需要...,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。”只有实际执行后的结果才能被认为是国际航空碳抵消和减排计划“可行性和切实性”的证明,其“环境和经济影响”只有在实施的“试办阶段”之后才能进行客观评估,这一点无须证明。为了避免由于国际航空碳抵消和减排计划实施的“测试”阶段的结果不如人意而危及国际民航组织声誉,对未来全球基于市场的措施计划实施的其他可能备选方案“关闭大门”不是明智之举。为此,第 4 决议条款的案文应修改如下:

“4. 决定实施一个试办阶段和一个自愿阶段，评估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)形式作为可能的备选方案之一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)}

2.5 考虑到国际航空碳抵消和减排计划实施的可能的环境结果的不确定性及其对各国，特别是发展中国家的民航可持续增长的影响，第 7 d)决议条款应做如下修改：

“d) 依据对第一实施阶段审查认定的国际航空碳抵消和减排计划对国际民航产生的积极结果，第二阶段将从 2027 年...”

2.6 “最低限度(de minimis)”标准的概念是 6 年前国际民航组织作为发展中国家民用航空可持续增长的保护措施提出的。考虑到国际航空碳抵消和减排计划的实施给发展中国家造成负面结果的可能性很大(如决议草案第 15 决议条款所述)，在新决议案文中保留这一条是合理的。既然“最低限度”概念需要重新进行认真考虑以便为预防“国际航空碳抵消和减排计划”影响提供合理保护，作为未来谈判的平台，全球 RTK 0.5%的门槛是可以接受的。因此，第 7 d)决议条款需做如下补充：

“d)...内陆发展中国家(LLDCs)以及根据 0.5% RTK 门槛的“最低限度”标准和在对试办阶段和第一阶段评估过程中审查和确定的经济标准而免除的其他发展中国家不包括在内，除非他们自愿参加这个阶段；”

2.7 预计在国际航空碳抵消和减排计划实施过程中的试办和第一阶段，发达国家应是主角，因为他们对气候变化负有主要责任，而且在国际航空碳抵消和减排计划的实施未能证明减排和促进可持续发展的情况下，他们有足够的经济潜力抵偿经济和声誉损失。但是，其他任何成员国都拥有任何时候做出决定参加国际航空碳抵消和减排计划的主权利。为此，第 7 e)决议条款应做如下修改：

“e) 在承认发达国家将起带头作用的同时，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<sup>1</sup>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}”。

2.8 在发展中国家自愿参加国际航空碳抵消和减排计划实施的“测试”阶段的情况下，给他们机会而不是指示，让他们承担二氧化碳减排责任是公平的，这与巴黎协定的做法是完全一致的。“卖试航机票”，把已被决议草案(A39-WP/52)第 12 决议条款默认排除的环境保全作为目标，显然不合适宜。另外，还应指出，为同一航线上的发展中国家和发达国家的运营人分别制定排放抵消义务水准完全符合共同但有区别的责任的原则。因此，第 9 决议条款的案文应修改如下：

---

<sup>1</sup> 地区经济一体化组织：北美自由贸易协定(NAFTA)，南美：南方共同市场，加勒比共同体和共同市场(CARICOM)，多米尼加-中美洲-美国自由贸易协定(CAFTADR)，欧盟(EU)，中欧自由贸易协定(CEFTA)，欧亚经济共同体(EurAsEC)，东南亚国家联盟(ASEAN)，亚太经济合作组织(APEC)，海峡两岸经济合作框架协议(ECFA)，海湾阿拉伯国家合作委员会-海湾合作委员会(GCC)，非洲经济共同体(AEC)，萨赫勒-撒哈拉国家共同体(CENSAD)，东部和南部非洲共同市场(CEMESA)，东非共同体(EAC)，中部非洲国家经济共同体(ECCAS/CEEAC)，西非国家经济共同体(ECOWAS)，政府间发展组织(IGAD)，南部非洲发展共同体(SADC)，阿拉伯马格里布联盟(AMU/UMA)...

“9 决定从 2021 年起，预计由自愿参加试办和第一个实施阶段的航空器运营人在特定年份抵消的二氧化碳排放量应由各参与成员国在各自采纳的国家自主贡献的基础上确定，或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，每年可以按以下方法计算：...”

2.9 考虑到一个项目实施的任何“测试”阶段的真正目的都是为了证明其可行性并且如有必要将进行适当的调整，因此，第 9 决议条款 b) 和 c) 小段应进行如下修正：

“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—对试办和第一阶段：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；和审查过程中决定的第二阶段另一基年)/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—对试办和第一阶段：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；和审查过程中决定的第二阶段另一基年)/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；

2.10 既然决议草案序言宣布以发展中国家为重点支持可持续发展，第 9 决议条款 e) iv 和 v) 段应做如下修改：

“iv) 对 2030 年至 2032 年起的计划，预计将从行业 100% 的抵消要求逐渐过渡到包括一些个别贡献，其细则将主要依据第一实施阶段的审查提交 2028 年大会审议，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做出调整及调整餐点；”

2.11 世界各地航空公司的盈利水平差异很大(例如，北美航空公司的盈利水平是非洲航空公司的 11 倍)，这就决定了对发达国家和发展中国家的“新加入者”为免于国际航空碳抵消和减排计划影响需采取不同方法进行临时保护。鉴于多数情况下发展中国家的新加入者运行的机队机龄长燃油效率低，为保障他们可持续发展，在 2020 年行业总排放之上给他们制定相对较高的年度排放“进入门槛”是合理的。建议将发展中国家“新加入者”的门槛初步设定为全球业界排放的 0.5%，作为未来详细审议的基础。为此，第 10 决议条款需做如下修改：

“10. 决定新加入者<sup>2</sup>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：

a) 2020 年总排放量的 0.1%，(对发达国家的新加入者)；

b) 2020 年总排放量的 0.5% (对发展中国家的新加入者)，

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”

2.12 为避免由于国际航空碳抵消和减排计划实施给国际民航业造成严重损害，不仅要国际航空碳抵消和减排计划进行定期审查，还要对其成本、安全和安保影响以及环境“效益”和引起的市场扭曲程度进行年度评估，这是合理的。为此目的，第 16 段应做相应修改：

<sup>2</sup> 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。

“16. 决定为上文第 7 f)段提到的目的以及为避免给国际航空业可持续发展造成重大损害的风险推动国际航空部门的可持续发展和该几乎的有效性，包括安全、安保和公平竞争以及对成员国的成本影响等方面，理事会从 2022 年起每年对国际航空碳抵消和排放计划(CORSIA)进行一次定期评估和评定审查，供大会审议，并对全球基于市场的措施计划的生态有效性进行评估，供大会进一步审议，以确定是否适宜继续推行国际航空碳抵消和减排计划。除其他外，定期审查应包括...”

2.13 根据《国际民用航空公约》第六章第 37 条规定，监测、报告与核查、排放单位和登记相关的问题不“涉及航空器、人员、航路和各种辅助服务”，所以超出了国际标准和措施及程序的范围。因此，《公约》未授权国际民航组织制定有关监测、报告与核查、排放单位和登记的标准和建议措施。为此，在决议中不应出现标准和措施措辞，所有排放单位标准(EUC)应仅具有“建议”的性质。所以，应删除标准和措施，在排放单位标准前增加“建议”一词。

2.14 尽管作为成员国之间公平区别排放义务的基础，所有成员国无一例外的引入监测、报告与核查在技术上是必要的，但是，缺乏可用资源或将免于参与国际航空碳抵消和减排计划实施“测试”阶段的国家自 2018 年起就一定开始引入监测、报告与核查并不是显而易见的。这些成员国通过借鉴其他成员国开展监测、报告与核查的成功经验可以从 2024 年起在国家或地区层面实施监测、报告与核查。这种开展监测、报告与核查的方法也符合各国的特殊情况和各自能力的原则。因此，第 18 决议条款应新增加一个 b)小段，如下：

“b) 将根据第 7 d)段下的条件被豁免的国家通过借鉴其他成员国开展监测、报告与核查的成功经验，应从 2024 年起在国家或地区层面开始实施监测、报告与核查；”

### 3. 结论

3.1 请大会考虑这些国家针对制定一个全球基于市场的措施计划的共同关切，批准他们提出的有关决议草案的修改意见。

3.2 鉴于全球基于市场的措施里的决议草案的拟议案文不能被视作实施国际航空碳抵消和减排计划的一个“现成”项目，存在的严重关切以及对其实施可能产生的后果不甚明了，作为一个可能的折中方案，支持本工作文件中提出的有关决议草案的修改意见是合理的，这样才能为所有成员国敞开“机会的窗口”，为真正实现本行业乃至世界范围内的二氧化碳减排而共同努力。

3.3 如若不然，任何企图强制执行尚不存在的国际航空碳抵消和减排计划项目都只能是破坏《芝加哥公约》的基本规定和精神，即，呼吁所有成员国“...避免各国之间和人民之间的摩擦并促进其合作，世界和平有赖于此”。

-----



## 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 (全球基于市场的措施) 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(全球基于市场的措施)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》第6条第4款建立的在自愿基础上实施国家自主贡献(NDCs)的机制下的新的市场机制，有助于减少温室气体排放，同时促进以支持可持续发展，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. 决定实施一个试办阶段和一个自愿阶段，评估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)形式作为可能的备选方案之一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二氧化碳减排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二氧化碳减排要求的基础；{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)段计算抵消二氧化碳减排要求；{参加第一阶段的自愿国家}

a)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}

b)d) 依据对第一实施阶段审查认定的国际航空碳抵消和减排计划对国际民航产生的积极结果，第二阶段将从在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)以及根据0.5%RTK门槛的“最低限度”标准和在对试办阶段和第一阶段评估过程中审查和确定的经济标准而免除的其他发展中国家不包括在内，除非他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) 在承认发达国家将起带头作用的同时，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二氧化碳减排要求的范围；
- 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二氧化碳减排要求，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二氧化碳减排要求，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，预计由自愿参加试办和第一个实施阶段的航空器运营人在特定年份抵消的二氧化碳排放量由每个参与成员国在各自采纳的国家自主贡献的基础上确定，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或每年可以按以下方法计算方法如下：

- 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—对试办和第一阶段：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；和审查过程中决定的第二阶段另一基年) / 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—对试办和第一阶段：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；和审查过程中决定的第二阶段另一基年) / 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) ~~对2030年至2032年起的计划，预计将从行业100%的抵消要求逐渐过渡到包括一些个别贡献，其细则将主要依据第一实施阶段的审查提交2028年大会审议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做出调整程度；~~
- ~~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做出调整程度~~
- 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<sup>3</sup>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：
- a) 2020年总排放量的0.1% (对发达国家的新加入者)，或
- b) 2020年总排放量的0.5% (对发展中国家的新加入者)，
- 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~~抵消二氧化碳减排~~要求；{不再分配豁免的排放量}—支持区别对待

<sup>3</sup> 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。

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(监测、报告与核查)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}

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抵消二氧化碳减排要求，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避免给国际航空业可持续发展造成重大损害的风险推动国际航空部门的可持续发展和该计划的有效性，包括安全、安保和公平竞争以及对成员国的成本影响等方面，理事会从2022年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划(CORSIA)进行一次定期评估和评定审查，供大会审议，并对全球基于市场的措施计划的生态有效性进行评估，供大会进一步审议，以确定是否适宜继续推行国际航空碳抵消和减排计划。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，以期为从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、报告和核查指导材料的标准和建议措施及，为从2019年1月1日起的实工作制定必要的安排；{实施监测、报告和核查规则}

关于与民航相关的排放单位标准(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，制定标准和措施(SARPs)以及关于与民航相关的排放单位标准(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，建立与民航相关的排放单位标准(EUC)的标准和措施及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，酌情定期审查与民航相关的排放单位标准(EUC)的标准和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，以照顾到未豁免的成员国从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；{关于监测、报告和核查的能力建设}
- b) 将根据第7 d) 段下的条件被豁免的国家通过借鉴其他成员国开展监测、报告与核查的成功经验，应从2024年起在国家或地区层面开始实施监测、报告与核查；
- c) 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，

- d) 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}
- e) 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}