



A39-WP/529  
P/58  
06/10/16

## 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的报告(不含全球基于市场的措施计划这一题目的气候变化部分)已经得到执行委员会批准。建议全体会议通过第22/1号决议。

注：去掉此封面页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

(13 页)

## 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

22.1 在其第 2 次、第 3、第 4 和第 10 次会议上，执行委员会以理事会关于本组织国际航空和气候变化工作进展报告 (WP/28、51、54、55 号文件以及第 1 号和第 56 号更正) 为依据对环境保护的题目进行了审议。在这些进展报告的基础上，执行委员会审议了理事会关于更新 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 — 气候变化》(WP/49 号文件) 的提案。对 A38-18 号决议关于全球基于市场的措施 (MBM) 的部分进行的修订，载于若干工作文件 (WP/52 号文件和第 1 号更正) — 《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 全球基于市场的措施 (MBM) 计划》中。此外，各国和观察员提交了 43 份文件：WP/91、138、152、153 (第 1 号修改稿)、154 (第 1 号修改稿)、155 (第 1 号修改稿)、163、170、181、182、206、207、208、209、211 (第 1 号修改稿)、212 (第 1 号修改稿)、222、227、232、233、234、248、262、321、343、363、364、377、387、411、412、413、414、415、426、427、428、429、431、443、448、449、455 和 465 号文件。

### 22.2 不含全球基于市场的措施计划的气候变化

22.2.1 理事会提交了关于国际民航组织推广和促进航空可持续代用燃料面世的活动的报告 (WP/56 号文件)，包括：与各国及利害攸关方之间信息共享和推动对话；保持航空代用燃料全球框架 (GFAAF)；以及航空环境保护委员会 (CAEP) 代用燃料工作队的工作。该报告强调，代用喷气机燃料的技术可行性被证明，接下来的优先事项将是处理最初的经济障碍，并确保进行可持续的商业规模部署，以及将要求各国制定专项政策，包括支持采取措施和做出规定以确保可持续性。委员会认可取得的进展并支持本组织继续工作。

22.2.2 理事会提交了关于自国际民航组织大会第 38 届会议以来有关二氧化碳减排活动的国家自愿行动计划的进展情况，以及国际民航组织进一步支持各国拟定、更新和实施这些行动计划的后续步骤的文件 (WP/54 号文件)。迄今为止，已有占 89.90% 国际航空运输的 100 个国家提交了行动计划。尽管这是一个重大的进展，然而已提交的行动计划中逾半仍未包含量化基准和预期结果。作为下一步，秘书处将继续为各国拟定和更新有量化数据的自愿行动计划提供支持，并建立伙伴关系以便为仍未拟定其行动计划的国家提供支持。委员会认可取得的进展并支持本组织继续工作。

22.2.3 委员会还鼓励成员国分享信息并将更多完整和牢靠的数据纳入行动计划，这将有助于国际民航组织编制全球排放数据。委员会还进一步鼓励各国之间建立伙伴关系，以便在编制和完善行动计划方面进行相互支持。

22.2.4 委员会还审议了 WP/28 号文件，该文件报告了关于国际民航组织技术援助方案的活动，涵盖包括环境保护在内的所有国际民航组织战略目标。该文件还包括了有关环境的援助和能力建设举措的信息，例如国际民航组织与欧洲联盟 (EU) 以及联合国开发计划署 (UNDP) 和全球环境基金 (GEF) 的伙伴关系。委员会获知存在与环境相关的新型援助伙伴关系，如：来自欧盟的额外支助；德国支助一个试点项目来实施全球基于市场的措施的监测、报告与核查 (MRV) 系统；经确认的国际机场理事会与国际民航组织就更加绿色机场举措进行合作的意向；以及与世界银行建立的旨在支持实施全球基于市场的措施计划的新伙伴关系。

22.2.5 在 WP/49 号文件中，结合大会第 38 届会议以来在国际航空和气候变化方面取得的进展，理事会提交了关于修订 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 — 气候变化》的提案。

22.2.6 在瑞士介绍的 WP/91 号文件中，斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议 (ECAC) 其他成员国，表达了需要各国制定措施以支持采用可持续代用燃料和欧洲对在发展中国家开展环境保护进行能力建设的承诺，并强调其对其他国家参与具有相同目标活动的邀请，例如支持建立一个长期的二氧化碳减排目标，以及支持为加强对航空环境影响的科学理解而开展的未来工作，包括非二氧化碳效应。

22.2.7 在 WP/262 号文件中，多米尼加共和国代表拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 的 22 个成员国，阐述了一些 LACAC 成员国在制定和实施减排行动计划方面面临的挑战，并强调了多米尼加共和国从欧盟资助项目中取得的成功，以及通过联合国开发计划署 (UNDP) 和全球环境基金 (GEF) 资助的项目所获得的综合效益。他们要求分配资金用于扩大和加强各国的援助项目，以制定和实施其行动计划并开发监测、报告和核实系统，如用于建立排放目录和监测国际航空二氧化碳排放的航空环境系统 (AES)。

22.2.8 在 WP/321 号文件中，九个中部非洲国家，作为国际民航组织 — 欧洲联盟联合援助项目的受益国，介绍了中部非洲国家在该援助项目框架内，在制定行动计划减少二氧化碳排放和实施航空环境系统 (AES) 方面取得的进步。该文件进一步说明了各国在制定地区行动计划方面开展的合作。他们要求国际民航组织、其他国家以及国际组织寻求额外资金来源，加强技术援助，以便制定行动计划并实施其中的措施。

22.2.9 在 WP/170 号文件中，加拿大强调了在分析实施基于性能导航 (PBN) 程序所带来的环境效应时可能需要做出的权衡，因为它们可促成航空器运行效率的提高从而减少燃料燃烧和排放，但是可能造成由于更多的航空器沿着类似航路飞行导致噪声明显集中的情况。加拿大提议各国提供关于机场附近噪声影响的数据，并提议理事会制定一种在实施 PBN 程序的同时权衡温室气体和机场附近噪声影响的务实做法。

22.2.10 在 WP/181 号文件中，肯尼亚介绍了其在收集、监测和报告国际航空二氧化碳数据方面的经验和取得的进步，作为肯尼亚更新和加强其自愿行动计划的举措的一部分。该文件建议，为了促进制定稳固的行动计划并提高各国在解决即将实行的检测、报告和核实 (MRV) 要求方面的准备状态，国际民航组织应在国际民航组织-欧洲联盟伙伴关系以及航空环境系统 (AES) 在特定国家实施所取得的成功经验的基础上，加强其二氧化碳减排方面的能力建设方案，并进一步为各国获得金融资源、技术专门知识和技术转让提供便利。该文件还进一步鼓励各国建立伙伴关系，包括通过“国际民航组织伙伴方案”或更多的专门性地区能力建设项目，从而继续推动地区合作和知识交流。

22.2.11 在 WP/212 号文件第 1 号修改稿中，印度尼西亚强调开发航空可持续代用燃料已作为其国家行动计划的一部分，结果将航空纳入进了其针对运输部门的国家生物能源政策和目标中。该文件强调航空可持续代用燃料将要求采取适当的政策并给予适当的激励，以便创立长期市场前景，并要求

为各国制定国际民航组织指导，以采取全球整齐划一的适当政策行动。该文件还鼓励各国将航空纳入各自针对运输的国家生物能源政策和/或目标中。

22.2.12 在 WP/232 号文件中，美国支持处理源自国际民用航空的气候变化的国际民航组织“一揽子措施”，并强调美国正在资助有关该一揽子措施中各种要素实施和研究的数项举措。

22.2.13 在 WP/363 号文件中，布基纳法索阐述了其在减少民用航空部门二氧化碳排放方面所取得的进步，突出了国家民用航空当局为制定其行动计划和实施航空环境系统(AES)所采取的步骤。对实施该计划的预期挑战，以及布基纳法索在援助和合作方面的期望也进行了讨论。该文件鼓励成员国和国际组织为环境领域内与国际民航组织 — 欧盟项目向类似的能力建设和新地区援助项目专门安排资金。

22.2.14 在 WP/364 号文件中，埃及阐述了自己有关源于国际航空的环境保护领域的活动，以及提交其二氧化碳减排行动计划方面取得的进步。该文件要求国际民航组织在航空培训升级版方案中列入涉及国家行动计划的特别培训队，加强国际民航组织地区办事处处理环境问题的能力，并提供专家来协助各国制定行动计划及在各国之间建立伙伴关系。

22.2.15 在 WP/455 号文件中，墨西哥总结了开发和部署航空可持续代用燃料，将其作为减少航空排放一揽子措施中的一项关键要素的当前情况。该文件请大会鼓励所有国家、航空业和其他利害攸关方参与国际民航组织于 2017 年 2 月在蒙特利尔举行的筹备研讨会、以及将于 2017 年 10 月在墨西哥的墨西哥城举行的国际民航组织航空代用燃料会议，后者将制定国际民航组织关于国际航空代用燃料的愿景，将其作为一种手段来鼓励各国采取行动以进一步开发和部署航空可持续代用燃料。

22.2.16 在 WP/152 号文件中，国际航空运输协会(IATA)欢迎航空环境保护委员会通过各项建议，包括首个飞机二氧化碳排放审定标准。国际航空运输协会强调，各国应该尽量避免依据二氧化碳排放标准施加任何运行限制或收取排放税费。

22.2.17 委员会承认出于提供信息目的而提交的 10 份工作文件。这些文件未提交会议，但总结如下：

22.2.18 在 WP/138 号文件中，印度提供了印度政府和其他利害攸关方为减少航空排放，以期实现可持续增长而采取举措的概览。

22.2.19 在 WP/222 号文件中，印度尼西亚介绍了印度尼西亚国家行动计划实施的最新情况，强调了最近取得的成就和未来计划，并寻求与其他成员国进行合作的机会。

22.2.20 在 WP/227 号文件中，加勒比航空安全与安保监督系统(CASSOS)阐述了一些 CASSOS 国家在制定和实施各自二氧化碳减排行动计划中面临的挑战，同时强调一些国际民航组织举措取得了成功，包括欧盟资助的项目、联合国开发计划署/全球环境基金资助的项目和国际民航组织秘书处领导的“伙伴方案”。

22.2.21 在 WP/415 号文件中，斯洛伐克代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议的其他成员国为支持国际民航组织“不让任何国家掉队(NCLB)”举措的目标而开展的活动，包括协助制定和实施旨在 14 个加勒比和非洲国家减少航空二氧化碳排放的国家行动计划的国际民航组织—欧盟项目。

22.2.22 在 WP/426 号文件中，危地马拉代表拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)22 个成员国阐述了拉丁美洲民用航空委员会成员国有关旨在减少航空二氧化碳的国家行动计划的协作和提交工作。该文件阐述了这一地区各国根据自身能力所采取的措施，并鼓励没有提交他们自愿行动计划的各国一起加入到这一努力中来。

22.2.23 在 WP/207 号文件中，可持续航空国际联盟(ICSA)指出，经过六年来的大量努力，仍未能制定出关于新型飞机或在产飞机的二氧化碳排放标准，这一标准将使减排水平超过如果没有该标准所能达到的水平。鉴于航空二氧化碳排放的预期增长和通过所有可行的缓解措施(如巴黎协定非常严酷地强调的那样)的紧迫性，可持续航空国际联盟对这一结果深感失望。

22.2.24 在 WP/208 号文件中，可持续航空国际联盟强调在国际民航组织处理来自国际航空温室气体排放工作方面，让公众检查和对公众公开的重要性。该文件强调，国际民航组织的透明度和进程大幅落后于其他联合国机构的既有做法，并强调了国际民航组织成员国对于在其他国际进程中提高透明度的承诺。

22.2.25 在 WP/209 号文件中，可持续航空国际联盟提议国际民航组织应该带头按照巴黎协定(使用 200 总吨碳预算)为国际航空部门制定值得信赖的长期减排目标，且这一进程的结果应以国际民航组织自主贡献的形式提交给《联合国气候变化框架公约》。该文件建议对“一揽子措施”的范围进行审查，并且“篮子”中应该包括与征税有关的其他措施，这可视为重新考虑为气候金融筹措资金的机会。该文件还建议对国际民航组织通过的措施进行修订，以反映一个保守的非二氧化碳效应系数，例如通过引入对全球基于市场的措施(MBM)计划的折扣举措。

22.2.26 在 WP/427 号文件中，可持续航空国际联盟阐述了其关于可持续发展目标(SDGs)和处理气候变化的国际民航组织一揽子措施之间互动的观点，特别是基于市场的措施(MBMs)和代用燃料。该文件强调需要 2035 年之后长期的额外市场化或非市场化措施，以确保交付有关可持续发展和气候变化目标的成果。

22.2.27 在 WP/429 号文件中，国际机场理事会(ACI)提供了该理事会就环境保护与航空业其他实体及国际民航组织开展积极协作方面的信息，载于国际机场理事会 2016 年 9 月世界年度大会(WAGA)所商定的决议中。此外，该文件还展示了国际机场理事会协助成员机场有效处理他们活动的环境影响，包括机场碳认证、机场碳和排放报告工具(ACERT)，以及在机场使用可持续再生能源。

22.2.28 委员会承认应在开发和部署可持续的航空代用燃料方面做出更多努力。它欢迎 2017 年 10 月在墨西哥召开国际民航组织航空代用燃料会议，以期确定国际民航组织关于国际航空代用燃料的愿景，从而鼓励各国采取行动来实现这一目标。

22.2.29 此外，委员会的结论认为国际民航组织秘书处应加强本组织的能力建设和援助活动，以编制和实施各国旨在减少航空二氧化碳排放的自愿行动计划的。应鼓励各国之间开展更多的伙伴关系，以帮助还没有编制其行动计划或需要完善其行动计划的国家，包括通过国际民航组织的伙伴方案来开展这些工作。援助受益国认可能力建设的价值。

22.2.30 委员会全面承认在上一个三年期内所取得的重大成就，且大家全力支持就一揽子措施的所有要素，以及与国家行动计划的拟定和实施相关的能力建设和援助开展进一步工作，它同时注意到一些国家对国际民航组织雄心勃勃的全球目标及这些目标与全球基于市场的措施计划的关系所表达的关切。

22.2.31 因此，委员会同意暂停审议 WP/49 号文件附录中提议的大会决议草案文本。委员会还决定，在关于全球基于市场的措施计划的下一轮讨论之后，将重新审议该主题。

22.2.32 在就全球基于市场的措施计划进行讨论及随后由委员会主席连同事务会主席与一些国家进行非正式协商之后，委员会对协商达成的建议进行了审议，并同意对 WP/49 号文件附录中提议的大会决议草案文本做如下修订：

- 在序言中纳入一个新段落“认识到本决议不会为按照《联合国气候变化框架公约》或《巴黎协定》开展谈判开起先例或者对谈判结果做出预判，也不代表这些协定各方的立场；”
- 删除决议草案文本第 9 段中的文字“，特别是结合 2 摄氏度和 1.5 摄氏度的气温目标评估国际航空在全球碳预算中的份额”；和
- A38-18 号决议的附件中所列指导原则在本大会决议草案文本的附件中进行了转载。此外，A38-18 号决议序言中的相关段落也进行了转载，并更新如下：“忆及大会 A37-19 号决议要求理事会在成员国的支持下开展相关工作，以便拟定一个国际航空基于市场的措施(MBMs)的框架，包括进一步阐释 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在本决议附件中转载的大会 A38-18 号决议附件中做了阐释；”。

22.2.33 大多数国家重申支持 WP/49 号文件附录中提议的大会决议草案文本及非正式协商所达成的上述修订建议。

22.2.34 有几个国家重申对国际民航组织设定的关于自 2020 年起实现碳中和增长的全球宏伟目标表示关切，他们认为这一目标不现实。

22.2.35 委员会同意建议大会通过下列决议：

## 22/1 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

鉴于国际民航组织及其成员国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其促成全球气候变化的排放至关重要；

再强调国际航空对全球经济和社会发展发挥着关键性作用，需要确保国际航空继续以可持续的方式发展；

确认本组织关于环境的工作对17个联合国可持续发展目标 (SDGs) 中的10个做出了贡献，包括可持续发展目标13“采取紧急行动应对气候变化及其影响”；

鉴于1999年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会 (IPCC，气候专委会) 编写的《航空与全球大气》的特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于气候专委会的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；本组织将更新气候专委会特别报告中所载的信息；

确认目前占全球二氧化碳排放总量2%以下的国际航空排放，预计会由于航空运输业的继续增长而增加；

鉴于《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC，气候变化公约)的最终目标，是将大气中温室气体 (GHG) 的浓度稳定在防止气候系统受到危险的人为干扰的水平上；

鉴于在1997年12月气候变化公约缔约方大会通过并在2005年2月16日生效的《京都议定书》，呼吁发达国家(附件一所列缔约方)通过国际民航组织谋求限制或减少“航空舱载燃料”(国际航空)产生的温室气体排放(第二条第2款)；

鉴于2015年12月在《气候变化公约》缔约方大会上通过的《巴黎协定》加强了对《气候变化公约》的实施，包括其目标，并在可持续发展和消除贫困努力的背景下旨在加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均气温上升远低于工业化前水平2摄氏度并努力使气温上升较工业化前水平高1.5摄氏度，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

认识到 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上通过并在 2013 年其第 38 届会议上再次确认的国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从 2020 年其将净碳排放保持在同一水平的全球理想目标，以及结合《巴黎协定》中的 2 摄氏度和 1.5 摄氏度温度目标正在开展工作以探索国际航空的长期全球理想目标；

认识到每年燃油效率改进2%这一理想目标不大可能实现必要的减排量，以稳定并进而削减航空促成气候变化的绝对排放量，而需要更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；

确认处理国际航空温室气体排放需要国家和业界的积极参与和合作，并注意到国际机场理事会 (ACI)、民用空中航行服务组织 (CANSO)、国际航空运输协会 (IATA)、国际公务航空理事会 (IBAC) 和航空航天工业协会国际协调理事会 (ICCAIA) 代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从2009年至2020年以每年平均1.5%的比例持续改进二氧化碳效率，从2020年起实现碳平衡增长，并在2050年前将碳排放与2005年的水平相比减少50%；

忆及《气候变化公约》及《巴黎协定》，并鉴于各国不同的国情，确认其共同但有区别的责任及各自的能力；

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；

认识到本决议不会为按照《联合国气候变化框架公约》或《巴黎协定》开展谈判开起先例或者对谈判结果做出预判，也不代表这些协定各方的立场；

注意到为促进国际航空的可持续增长及实现其全球理想目标，需要一种全面做法，由减少排放的一揽子措施组成，包括而就技术和标准、可持续代用燃料、运行改进和基于市场的措施；

确认航空部门取得的重大技术进步，使现今生产的航空器比20世纪60年代生产的航空器以客公里计算的燃油效率提高了约80%；

欢迎航空环境保护委员会 (CAEP) 商定了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的各方面环境影响，如通过航空器回收；

认识到国际民航组织《全球空中航行计划》所规定的空中交通管理 (ATM) 措施有助于提高运行效率并减少航空器的二氧化碳排放；

欢迎航空系统组块升级 (ASBUs) 的环境效益评估已完成组块0的评估，正在开展组块1的评估；

注意到2009年11月举行的航空与代用燃料会议 (CAAF/09) 核准了将可持续代用燃料用于航空，尤其是在短期至中期内使用现成燃料，作为减少航空排放的一个重要手段；

还注意到航空与代用燃料会议制定了一项国际民航组织的航空代用燃料全球框架 (GFAAF)，通过该框架已登记了所取得的进步，包括截至目前进行合格审定航空代用燃料的5条路径，以及这样燃料的第一个机场枢纽；

认识到现成可持续航空代用燃料的技术可行性已证明，以及需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

确认这类燃料需要以经济上可行及社会和环境可接受的方式得到开发和部署以及并需要在协调可持续性做法方面取得的进步；

确认需要探索和促进航空部门获取可再生能源，包括通过其与人人享有可持续能源(SE4ALL)举措的合作，将其作为本组织对可持续发展目标7“确保人人获得负担得起的、可靠和可持续的现代能源”贡献的一部分；

忆及大会A37-19号决议要求理事会在成员国的支持下开展相关工作，以便拟定一个国际航空基于市场的措施(MBMs)的框架，包括进一步阐释A37-19号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在本决议附件中转载的大会A38-18号决议附件中做了阐释；

注意到按照大会A38-18号决议，国际民航组织根据“不让任何国家掉队”举措为协助编制和提交国家行动计划进行了重大能力建设战略和其他技术与财务援助，包括举办地区研讨会、制定和更新国际民航组织Doc 9988号文件——《有关制定国家减少二氧化碳排放活动的行动计划的指导》、交互式网络界面、国际民航组织燃料节省估算工具(IFSET)和国际民航组织环境效益工具(EBT)；

欢迎至2016年6月8日为止，代表全球国际航空运输量逾88%的94个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

认识到各国对气候变化相关的挑战作出回应的能力不同，以及需要提供必要的支持，尤其是对发展中国家和有具体需要的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，以及便利获得财务支持、技术转让和能力建设；

认识到国际民航组织与其他组织开展伙伴关系所提供的援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，以及持续寻找与其他组织之间的潜在援助伙伴关系；

认识到正在开展的查明气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响工作的重要性；和

认识到国际民航组织在实施联合国气候中和举措方面所取得的进展，和国际民航组织为这一举措提供的大力支持，尤其是通过开发国际民航组织碳排放计算器来支持评估航空旅客排放及欢迎将其扩展至增加航空货运排放；

大会：

1. 决定本决议及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——全球基于市场的措施(MBM)计划，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. 要求理事会：

a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用，处理与国际民用航空有关的环境问题，包括温室气体排放；

- b) 继续研究政策性选择以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并拟定具体方案，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和
- c) 继续同参与这一领域决策的组织尤其是同气候变化公约缔约方大会合作；

3. 重申：

- a) 国际民航组织应继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息，并且应继续提供便于讨论针对航空排放的解决方案的论坛；和
- b) 应着重强调那些会减少航空器发动机排放而又不会对尤其是发展中经济体的航空运输增长造成不利影响的政策选项；

4. 决定各国和有关组织将通过国际民航组织开展工作，按完成的每收费吨公里所使用的燃油体积计算，在2020年之前，实现全球年平均燃油效率改进2%，以及从2021年至2050年，实现全球年平均燃油效率改进2%的理想；

5. 同意上述第5段提到的目标并不对个别国家构成具体义务，不同情况、各自能力、发展中国家和发达国家造成大气中航空温室气体排放的浓度的情况，将决定每一个国家如何能自愿帮助达成全球理想目标；

6. 还决定在不对个别国家构成具体义务的情况下，国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力，力求实现集体中期全球理想目标，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，同时虑及：各国特别是发展中国家的特殊情况 and 各自能力；航空市场的成熟程度；国际航空业的可持续增长；以及在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于国际航空运输的预期增长，排放量还可能会增加；

7. 认识到国际民航组织各成员国已经采取和打算采取的用以支持实现集体理想目标的许多行动，包括空中交通管理现代化、加快使用节省燃料的航空器技术以及开发和部署可持续的代用燃料，并鼓励进一步推动这类努力；

8. 同意在大会第40届会议上，根据朝着目标迈进的进展情况、关于实现目标的可行性进行的研究以及各国提供的相关信息，审查上文第7段所列出的目标；

9. 要求理事会继续探索国际航空长期全球理想目标的可行性，其方式是进行详细研究，评估任何提出的目标的可实现性和影响，包括对所有国家特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，并将这项工作的进展情况提交国际民航组织大会第39届会议。对长期目标的评估应包括成员国就其致力于达成中期目标的经验所提出的资料；

10. 进一步鼓励各国向国际民航组织提交其自愿行动计划，阐述其各自的政策和行动，并每年报告关于国际航空二氧化碳排放的情况；

11. 邀请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在2018年6月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标的量化资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的量化资料以及关于任何具体援助需要的资料；

12. 鼓励已经提交行动计划的国家与其他成员国共享行动计划所载的资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制行动计划的国家提供支持，并向公众提供已提交的行动计划，同时虑及国家行动计划中所载信息的商业敏感性；

13. 要求理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在2018年6月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；

14. 要求理事会维持和加强衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放的适当标准方法和机制，以及各国通过报告年度业务量和燃油消耗及二氧化碳排放数据，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；

15. 要求理事会请各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性的努力，并定期向《气候变化公约》报告来自国际航空的二氧化碳排放，将其作为根据成员国批准的信息来评估本部门实施行动中所得进步的贡献的一部分；

16. 在认识到应当不遗余力地掌握各种方式方法，以支持减少并稳定来自所有来源的二氧化碳排放的同时，敦促国际民航组织及其成员国通过《联合国气候变化公约》进程对使用国际航空作为调集对其他行业的气候融资的潜在收入来源表示明确关切，务使国际航空不会以不当的比例成为这种收入来源的目标；

17. 要求理事会：

- a) 继续在向其成员国提供援助方面发挥关键作用，其方式是发布关于最佳做法的最新信息和提供指导及其他技术援助，以加强能力建设和技术转让，包括通过国际民航组织技术合作方案；
- b) 与其他国际组织建立进一步的伙伴关系巩固与其他国际组织的伙伴关系并在此基础上以满足国际民航组织各成员国的援助需要，包括通过国际民航组织的行动计划伙伴方案，将使国际航空排放减少的各成员国行动计划促进发展中国家获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设，并就取得的成果以及进一步的建议在 2018 年底以前作初步报告，及向大会第 40 届会议提交报告；和
- c) 继续着手采取具体措施援助发展中国家，并便利其获得财务资源、技术转让和能力建设；

18. 要求各国：

- a) 推动科学研究，旨在继续研究政府间气候变化专门委员会关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所认定的不确定性，并确保气候专委会以及其他联合国相关机构将来所作的国际评估包括航空器引起的对大气的任何影响的任何最新信息；
- b) 考虑采取鼓励在市场上推出更节省燃料的航空器的政策，并通过国际民航组织进行合作来交换信息及制定航空器寿命终止的最佳做法(例如通过航空器回收)的指导；
- c) 加快在研究和开发方面的投资，以便在2020年之前将效率更高的技术投入市场；
- d) 在考虑到航空系统组块升级(ASBUs)战略的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航行程序，以减少航空排放，并与国际民航组织合作，使这些环境效益造福所有地区和国家；
- e) 减少法律、安保、经济以及其他制度上的障碍，以便能执行新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；
- f) 根据各自国情，在国家行政机关内设定政策行动及投资的协调一致的做法，以便制定政策行动，加快航空清洁和可再生能源来源的适当开发、部署和使用，包括使用可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；
- g) 考虑采取激励措施，鼓励部署航空清洁和可再生能源来源，包括可持续的代用燃料；
- h) 考虑采取支持研究和开发以及加工技术和原料生产的措施，以便降低成本和支持可持续生产途径逐步扩大形成商业规模，同时虑及各国的可持续发展；
- i) 确认评估包括航空代用燃料在内的所有代用燃料的可持续性的现行做法，这些燃料应实现温室气体在生命周期内净排放量的减少，促进当地社会和经济的发展；应避免与食物和水的竞争；
- j) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空代用燃料的可持续性，并在国家一级监测航空代用燃料生产的可持续性，并通过国际民航组织和其他有关国际机构共同努力，交流信息和最佳做法，包括关于航空代用燃料可持续性标准的协调一致；

19. 要求理事会：

- a) 为成员国就采用旨在减少或限制国际航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就减轻国际航空对气候变化的影响进行进一步研究；
- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；

- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中世界的潜在影响，继续评估各种措施的成本和效益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；
- d) 协助各成员国与本地区的其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益；
- e) 尽快通过飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- f) 更新航空器燃油燃烧的中、长期技术目标；
- g) 维护和更新国际航空减排运行措施的指南，并强调在国际民航组织空中航行计划(GANP)各个方面提高燃油效率；鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理，推动并共享在机场采取的最佳做法；
- h) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级(ASBUs)战略相关的环境效益；
- i) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织积极参加信息和最佳做法的交流，并通过地区研讨会促进建立伙伴关系和将进一步推动转型至清洁、可持续航空能源资源的政策定义，包括可持续代用燃料；
- j) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架(GFAAF)；
- k) 继续给出关于喷气机代用燃料未来使用情况的全球观点和说明温室气体生命周期的排放方面的变化，以便评估朝着实现全球理想目标取得的进展；
- l) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续的航空代用燃料的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；
- m) 与其他相关国际举措合作，包括人人享有可持续能源(SE4ALL)举措，以促进航空获取可再生能源；
- n) 与其他有关国际机构及业界合作，查明气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生潜在影响，并查明处理潜在气候变化影响的适应措施；和
- o) 继续与联合国不影响气候之举措合作，在为这一举措拟定量化的航空温室气体排放的方法和工具方面保持领先地位，包括还集成货运排放的国际民航组织碳排放计算器，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

## 附件

设计和实施国际航空基于市场的措施(MBMs)的指导原则:

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展;
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放;
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现;
- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易;
- e) 基于市场的措施应具有成本效益;
- f) 基于市场的措施不应重复, 并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次;
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲;
- h) 基于市场的措施应确保, 与其他部门相比, 公平地对待国际航空部门;
- i) 基于市场的措施, 在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面, 应认识到过去和未来的成就与投资;
- j) 基于市场的措施不应对国际航空施加不适当的经济负担;
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入;
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效, 相对于其他措施来进行评估;
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定;
- n) 对于基于市场的措施产生的收入, 强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响, 包括减缓和适应, 以及援助和支持发展中国家;
- o) 通过基于市场的措施实现的减排, 应在各国的排放报告中列明; 和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况和各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。