



A42-WP/649
EX/285
26/9/25

大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 17 的报告案文草案

现提交所附关于议程项目 17 的材料，供执行委员会审议。

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

17.1 执行委员会在其第五次会议上，根据理事会就国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施情况提交的进展报告，审议了环境保护题目，并审议了理事会关于更新大会 A41-22 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 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA 的提案）（WP/28 号文件）。此外，还有 12 份由国家和观察员提交的文件：WP/103、WP/112 第 1 号修改稿、WP/114、WP/122、WP/219、WP/249、WP/263、WP/294、WP/295、WP/322、WP/382 第 1 号修改稿和 WP/576 号文件。

17.2 在 WP/28 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第 41 届会议以来在 CORSIA 方面取得的进展，包括 CORSIA 相关标准和建议措施（SARPs）及其他相关实施要素的更新，在国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案下提供的实施支助，以及 2025 年 CORSIA 定期审查反映 CORSIA 的实施步上正轨，并继续按照 2016 年通过该计划时的预期进行。此外，理事会还根据上届大会以来的发展情况，提出了对 A41-22 号决议的修改建议。

17.3 在 WP/112 号文件第 1 号修改稿中，中国就国际航空二氧化碳减排措施提出了自己的立场，并就基于市场的措施（MBM）做法对实现国际航空脱碳的重要性，尤其针对 CORSIA 提出了其观点。该文件建议后续通过定期审查修订大会第 41 届会议通过的经调整的 CORSIA 基线，而后续的定期审查除了描述国际航空排放和抵消供需情况外，还包括一套根据设计与实施 MBM 的指导原则开发、并具有评估指标体系的方法。

17.4 在 WP/263 号文件中，印度表达了其对 CORSIA 的看法，特别是有必要为各国制定额外的程序指南，以便处理 CORSIA 合规背景下的飞机运营人合并、分割、分拆和收购等复杂的组织变革。该文件建议针对这种情况纳入保障机制，以保持 CORSIA 排放核算和抵消义务的透明度和一致性，并加强在 CORSIA 下排放报告的能力建设和最佳做法共享。

17.5 在 WP/294 号文件中，巴基斯坦介绍了其对 CORSIA 的看法，特别是关于经修改的基线应用及其对发展中国家潜在的经济影响。在此背景下，该文件指出 CORSIA 抵消要求为运营人带来了额外的成本，特别是由于采购 CORSIA 合格燃料（CEF）和 CORSIA 合格排放单位（CEEU）所致。该文件建议通过扩大可接受的原料对 CORSIA 合格燃料合格标准进行审查，并通过纳入第 6.4 条机制下产生的抵消来扩大 CORSIA 合格排放单位的清单。

17.6 在 WP/219 号文件中，卡塔尔认识到 CORSIA 作为全球国际航空气候政策基石的重要性，特别是 CEF 和 CEEU 的作用及其有效实施的重要性。该文件还强调了国际民航组织成员国在支持实施 CORSIA 方面的关键作用，并为增加 CEF 和 CEEU 的可获性，提出了一系列行动建议，即：确保 CEEU 授权书的签发、以及防止 CORSIA 和其他计划之间的重复计算和重复补偿。

17.7 在 WP/103 号文件中，阿拉伯联合酋长国（UAE）表示支持继续实施 CORSIA 以及 CORSIA 中央登记处（CCR）报告 CORSIA 数据的相关性，同时也提到了管理二氧化碳排放数据量的一些挑战，

特别是国家有多个运营人的情况。该文件介绍了由阿联酋开发一个数字平台的提案，该平台能够汇总和报告国家排放数据，并向有兴趣实施类似平台的国家提供支持。

17.8 在 WP/295 号文件中，阿拉伯民用航空组织（ACAO）代表 21 个阿拉伯国家¹提出了其成员对 CORSIA 当前和未来实施的看法，重申了 CORSIA 作为处理国际航空二氧化碳排放的唯一全球 MBM 的作用。该文件对其他地区或单边出台 MBM 以及将航空部门作为气候融资来源的征税提案表示关切，这将影响 CORSIA 的有效实施。该文件还展示了参加 CORSIA 的 ACAO 成员国的积极参与、国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案的作用、以及有必要采取确保 CEEU 供应的协调做法，包括签发授权书。

17.9 在 WP/122 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家²表示，其成员支持继续大力实施 CORSIA，将其作为国际航空唯一的全球基于市场的措施。该文件介绍了 AFCAC 成员国在实施 CORSIA 方面取得的进展，强调在 CORSIA 试点阶段和第一阶段，非洲的 CORSIA 自愿参加国数量稳步增长。该文件还阐述了其他地区 MBM 和征税/征费可能带来的挑战，这些措施和征税/征费将强加额外的监测、报告和核实（MRV）或其他重叠要求，这也可能导致发展中国家飞机运营人之间的不公平竞争。该文件表示支持国际民航组织的 ACT-CORSIA 方案，并强调需要继续支持非洲国家的能力建设。

17.10 在 WP/249 号文件中，加拿大、哥斯达黎加、多米尼加共和国、赤道几内亚、加纳、日本、肯尼亚、巴布亚新几内亚、大韩民国、卢旺达、欧洲民用航空会议（ECAC）及其成员国³、还有欧洲联盟（EU）及其成员国⁴、并由墨西哥联署，介绍了国际航空气候目标联盟（IACAC）成员的看法，包括他们对 CORSIA 作为国际航空唯一全球 MBM 的承诺。该文件肯定了自大会第 41 届会议以来在实施 CORSIA 方面取得的重大进展，并鼓励国际民航组织所有成员国在可行的情况下尽快参加该计划。该文件还强调，有关国家当局之间需要有效协作，以便及时为 CEEU 签发东道国证明。

¹ 阿尔及利亚、巴林、科摩罗、吉布提、埃及、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、利比亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、索马里、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和也门。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃斯瓦提尼、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

³ 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、奥地利、阿塞拜疆、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、格鲁吉亚、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、摩纳哥、黑山、荷兰、北马其顿、挪威、波兰、葡萄牙、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、圣马力诺、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰和英国。

⁴ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

17.11 在 WP/382 号文件的第 1 号修改稿中，航空运输行动小组（ATAG）并由国际机场理事会（ACI）、国际商业航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）联署，重申了航空运输业支持将 CORSIA 作为适用于国际航空二氧化碳排放的唯一全球 MBM，并表达了应避免征税和征费的想法。该文件肯定了国际民航组织 ACT-CORSIA 方案在支持各国实施 CORSIA 方面的重大贡献。

17.12 在 WP/322 号文件中，国际航空运输协会（IATA）并由多米尼加共和国、马来西亚和新加坡联署，认识到 CORSIA 是处理国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中的一个基本要素，并强调了将 CORSIA 确立为国际航空业唯一的 MBM 的重要性，并避免可能造成监管义务重复的任何单边或地区 MBM，以及可能导致飞机运营人额外行政和财务负担的征税和征费。该文件鼓励更多国家参加 CORSIA，以扩大该计划的国际航空二氧化碳排放覆盖面，使该计划继续成功实施。该文件还强调了需要东道国签发授权书以扩大 CEEU 的供应规模，确保飞机运营人以具有成本效益的方式满足 CORSIA 下的抵消要求。

17.13 委员会注意到古巴提交的 WP/114 号信息文件，古巴重申支持 CORSIA 和国际民航组织 ACT-CORSIA 方案的继续实施，以及马来西亚就 CORSIA 的有效实施和航空脱碳提交的 WP/576 号文件。

17.14 委员会承认已取得的实质性进展，包括各国和飞机运营人根据《国际民用航空公约》附件 16 第 IV 卷所载的 CORSIA 实施标准和建议措施，有力地实施了 CORSIA 及其二氧化碳排放监测、报告和核实（MRV）要求，并对理事会及时制定和更新 CORSIA 实施要素表示欢迎，此类要素包括 CORSIA 合格燃料、CORSIA 合格排放单位以及 CORSIA 中央登记处。委员会还对国际民航组织 ACT-CORSIA 方案在成员国的捐助和参与下持续取得成功表示欢迎，并请各国继续参与和支助该方案。

17.15 委员会注意到某国提出的请求，即为各国制定额外的程序指南，以便处理 CORSIA 合规背景下的飞机运营人合并、分割、分拆和收购等复杂的组织变革。委员会还注意到相关的澄清说明：国际民航组织理事会航空环境保护委员会（CAEP）已就飞机运营人并购情形下 CORSIA 基线的分配和抵消要求的计算事宜制定了初步指导。委员会支持拟议的 CAEP 工作方向，即对可能出现的其他情景予以适当考量，从而就该事项制定进一步指南，纳入《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷的未来版本中。

17.16 委员会注意到某国在开发用于汇总和报告二氧化碳排放数据并将其提交至 CORSIA 中央登记处（CCR）这样一个数字平台方面开展的工作，并对该国提出支持其他成员国实施类似平台表示欢迎。委员会支持所提议的由该国与国际民航组织秘书处进行合作的工作方向，共同探讨在此事上开展合作的可行性，包括作为国际民航组织 ACT-CORSIA 方案的一部分开展合作。

17.17 关于 2025 年 CORSIA 的定期审查一事，会议澄清理事会借鉴 2022 年首次 CORSIA 审查期间所遵从的流程，在 CAEP 的技术支持下开展了此次审查，重点聚焦 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位的供应、需求和价格上。会议进一步明确，根据 2025 年定期审查的结果，CORSIA 实施的预估成本处于既往 CAEP 分析所得出的范围之内，其中包括 2016 年国际民航组织大会第 39 届会议达

成 CORSIA 协议时进行的分析。重点在于针对 CORSIA 采用统一做法，分别通过附件 16 第 IV 卷所提及的 CORSIA 可持续性标准和 CORSIA 排放单位资格标准，确保 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位的质量。在此方面，委员会请理事会在 CAEP 的技术支持下，继续定期评估和监测 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位的供应、需求和价格，同时确保其可持续性和质量。

17.18 委员会鼓励各国和其他相关利害攸关方快速扩大 CORSIA 合格燃料的生产和认证规模，并敦促理事会在 CAEP 的技术支持下，加速对原料和生产路径可持续性的认证和批准，以最大限度提升可扩展性，让所有地区的国家有更多的机会参与国际航空部门的包容性脱碳工作。委员会承认授权书在推动飞机运营人获取 CORSIA 合格排放单位方面具有关键作用，鼓励开展 CORSIA 合格排放单位生成活动的东道国政府加快此类授权书的签发。

17.19 作为国际航空唯一的全球性机制，委员会鼓励更多国家自愿参与 CORSIA 以提升其环境完整性，重点提及了 WP/28 号文件所附大会决议草案第 18 段中的内容：“国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区基于市场措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次”。在此方面，针对向国际航空征税以便筹集资金用于应对气候变化或用于其他目的的举措日益增多一事，委员会表示高度关切，关于气候变化的大会 A41-21 号决议第 16 段提到了这一点，并注意到的议程项目 16 和 26 下的部分文件也提出了类似关切。委员会承认此类举措将构成重复的基于市场的措施，导致航空碳排放被双重收费，对 CORSIA 的实施及最终对长期理想目标的实现产生负面影响。

17.20 委员会同意建议大会通过以下决议：

17/1 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 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

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；

忆及大会第 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；

鉴于大会 A39-3 号决议决定作为一揽子措施的一部分，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式实施一项全球基于市场的措施计划，以实现国际民航组织的全球理想目标，这一揽子措施还包括航空器技术、运行改进以及可持续的航空燃料；

认识到国际民航组织是处理国际航空排放的适当论坛，并且理事会、其气候与环境委员会（CEC）、其技术咨询机构（TAB）及其航空环境保护委员会（CAEP）为支助实施国际航空碳抵消和减排计划所开展的大量工作；

欢迎附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》第一二版获得通过，该文件中的规定包括针对国际航空碳抵消和减排计划的监测、报告和核查（MRV）程序；

还欢迎《环境技术手册（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷 —《证明遵守国际航空碳抵消和减排计划的程序》第二三版的发布；

欢迎在编制和更新国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划实施要素方面所取得的进展，这些要素在附件 16 第 IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件中进行了反映，包含理事会核可的对实施国际航空碳抵消和减排计划至关重要的一些材料；

还欢迎理事会设立了技术咨询机构（TAB），其任务是就 CORSIA 合格排放单位向理事会提出建议；

认识到国际民航组织及其成员国采取一种协调一致的做法与航空业界合作开展能力建设活动的重要性，以支持国际航空碳抵消和减排计划的实施，特别是通过国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，这有助于各国顺利实施监测、报告和核查方面的各项要求，以及向国际航空碳抵消和减排计划中央登记处报告年度二氧化碳的排放情况；

欢迎不断有成员国宣布欲在自 2021 年开始的试办阶段自愿参与国际航空碳抵消和减排计划，自愿参与的数量在 2021 年为 88 个国家，2022 年为 107 个国家，而 2023 年为 115 个国家，2024 年为 126 个国家，2025 年为 129 个国家，而 2026 年为 130 个国家；

认识到强有力的能力建设活动能促进成员国决定自愿参与国际航空碳抵消和减排计划；

~~忆及鉴于 COVID-19 大流行病以及为避免给飞机运营人带来不适当的经济负担，理事会（2020 年 6 月）决定在试行阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施 CORSIA 相关设计要素（即：CORSIA 基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值），~~

认识到忆及在航空环境保护委员会的技术援助支持下，理事会完成了对国际航空碳抵消和减排计划的 2022 年定期审查，包括分析 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景对 CORSIA 抵消要求的需求、供应和成本的影响，和相应通过的大会 A41-22 号决议与对 CORSIA 相关设计要素的调整，例如 CORSIA 基线及在试行阶段及之后对飞机运营人抵消要求的计算 ~~COSIA~~ 基线的影响分析；

注意到航空业反对分散的国家和地区基于市场的措施，支持制定国际航空碳抵消和减排计划作为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应只计入一次；

强调大会第 39 届会议关于实施国际航空碳抵消和减排计划的决定，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动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；

忆及《联合国气变公约》（UNFCCC）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；

认识到关于国际航空碳抵消和减排计划的相关工作及其实施将有助于实现《联合国气变公约》下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于《联合国气变公约》及其《京都议定书》和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，《京都议定书》下的清洁发展机制（CDM）和《巴黎协定》下的一个市场机制巴黎协定信用额度交易机制（PACM），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 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》或其他国际文书缔约国的立场；

大会：

1. 决定本决议以及 ~~A42-xxA41-20~~ 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 ~~A42-xxA41-21~~ 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 ~~A41-20A40-17~~ 号决议、~~A41-21A40-18~~ 号决议和 ~~A41-22A40-19~~ 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、可持续的航空燃料和国际航空碳抵消和减排计划方面取得的进展，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航空燃料；

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航空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. 强调国际航空碳抵消和减排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. 忆及其在第 39 届会议上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）产生的高于国际航空碳抵消和减排计划基线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航空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，确保飞机运营人在某一特定年内计划下的抵消要求能够通过使用 CORSIA 合格燃料（即 CORSIA 可持续航空燃料和 CORSIA 低碳航空燃料）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. 忆及其在第 39 届会议上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) 段决定其飞机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；和

- 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. 忆及其在第 39 届会议上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飞机运营人，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. 忆及其在第 39 届会议上决定并在第 41 届会议上进一步决定从 2021 年起每年计算一给定年度须由飞机运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 飞机运营人的抵消要求 = [% 部门部分 × (给定年度国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量 × 给定年度的部门增长因子)] + [% 个别部分 × (给定年度国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量 × 给定年度飞机运营人的增长因子)]；
- b) 其中，2021 年至 2023 年期间的部门增长因子 = (CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 覆盖的总排放量) / CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量，和 2024 年至 2035 年期间的部门增长因子 = (CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 覆盖的总排放量的 85%) / CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量；
- c) 其中，2033 年至 2035 年飞机运营人的增长因子 = (给定年度飞机运营人在 CORSIA 计划下覆盖的排放量 — 2019 年飞机运营人在 CORSIA 计划下覆盖的排放量的 85%) / 给定年度飞机运营人在 CORSIA 计划下覆盖的排放量；
- d) 其中，部门百分比 = (100% — 个别百分比) ； 和
- e) 其中，部门百分比和个别百分比按以下方式应用：
- i) 2021 年至 2023 年，部门为 100%，个别为 0%，但每个参与国都可以在试行阶段选择是否将此应用于：
- a) 上文所述给定年度 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量，或

- b) 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量；
- ii) 2024 年至 2026 年，部门为 100%，个别为 0%；
- iii) 2027 年至 2029 年，部门为 100%，个别为 0%；
- iv) 2030 年至 2032 年，部门为 100%，个别为 0%；
- v) 2033 年至 2035 年，部门为 85%，个别为 15%；
- f) 给定年度飞机运营人的排放量和 CORSIA 覆盖的总排放量不包括该计划当年豁免的排放量；
- g) 上述第 11 b) 和 11 c) 段中的排放范围将在每年年初重新计算，以考虑到由于自愿加入或新阶或合规周期开始而增加的所有国家的往返航线；

12. 忆及其在第39届会议上决定并在第41届会议上进一步决定对新加入者⁵免于适用国际航空碳抵消和减排计划，豁免期三年，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。从次年起，新加入者将被纳入该计划，并享受与其他飞机运营人同等待遇；

13. 忆及其在第39届会议上决定，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：飞机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；飞机最大起飞质量（MTOM）小于5 700千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

14. 忆及其在第39届会议上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飞机运营人的抵消要求；

15. 忆及其在第39届会议上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，使飞机运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向飞机运营人所在国指定的登记处主管部门报告所需的数据；

16. 忆及其在第39届会议上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；

17. 忆及其在第39届会议上决定为上文第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，理事会在航空环境保护委员会的技术协助下从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：

⁵ 新加入者被定义为在附件 16 第 IV 卷生效之时或之后开始从事属于该卷范围内的航空活动，并且其活动不是另一飞机运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何飞机运营人。

- a) 评估：实现国际民航组织全球期望目标的进展；该计划对各国和飞机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、运行改善和可持续航空燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

18. 决定国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区基于市场措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次；

19. 要求采取以下行动，实施国际航空碳抵消和减排计划：

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情更新附件 16 第 IV 卷和环境技术手册第 IV 卷；
- b) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情继续编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件，其中涉及：国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳核算和报告工具、国际航空碳抵消和减排计划合格燃料、国际航空碳抵消和减排计划排放单位标准（EUC）、和国际航空碳抵消和减排计划中央登记处等；
- c) 理事会虑及技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及、关于国际航空碳抵消和减排计划使用的合格排放单位的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件；
- d) 理事会保持和更新由国际民航组织主持的国际航空碳抵消和减排计划中央登记处，以便成员国向国际民航组织报告相关信息；
- e) 理事会将继续监督国际航空碳抵消和减排计划的实施，并在气候与环境委员会及航空环境保护委员会的支持下酌情提供支持；和
- f) 成员国采取必要行动，按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表，确保为遵守和执行国际航空碳抵消和减排计划制定国家政策和监管框架；

20. 忆及其在第 39 届会议上决定《联合国气变公约》及其《京都议定书》建立的机制，以及巴黎协定信用额度交易机制（PACM）下产生的排放单位，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技术咨询机构和航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

21. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表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：通过国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，同时强调在国际民航组织的框架下采取协调一致的做法进行能力建设和援助活动的重要性；

22. 忆及其在第 39 届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划将采用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. 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；和

24. 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《巴黎协定》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 —