



C-DEC 226/17
29/8/22

理事会 第 226 届会议

第十七次会议

(2022 年 8 月 24 日, 星期三, 10 时,
和 2022 年 8 月 25 日, 星期四, 10 时, 混合会议)

决定摘要

公开会议

大会工作文件草案 — 气候变化

1. 理事会根据 C-WP/15391 号文件第 1 号修改稿审议了该项目, 该修改稿根据 C-DEC 226/7 号决定提交了一份更新的大会工作文件草案, 报告了国际民航组织自大会第 40 届会议以来与国际航空和气候变化有关的进展, 包括 2022 年 7 月 19 日至 21 日举行的国际民航组织关于国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议 (HLM-LTAG) 的成果。
2. 经过审议, 理事会以多数决定:
 - a) 注意到 C-WP/15391 号文件第 1 号修改稿中提供的信息, 并藉此承认秘书处为确保国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议作为本组织首次举行此类混合活动取得成功, 所做的努力和承诺;
 - b) 欢迎国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议取得的积极成果以及在促进成员国之间就航空部门长期理想目标达成更大共识方面取得的进展, 并向国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议主席和国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议特设小组 (SGHLM) 主席两位在这方面的重大贡献表示赞赏; 和
 - c) 批准了 C-WP/15391 号文件第 1 号修改稿所附的大会工作文件草案, 同时注意到大会工作文件草案将尽快发布, 以便成员国有足够时间在 2022 年 8 月 31 日的最后期限之前, 以其各自大会工作文件为名义, 就此提交任何意见或看法。
3. 一个代表团对理事会的这一决定表示保留, 已记录在案。
4. 会议达成谅解, 在理事会审议该项目过程中提出意见的实质内容, 包括上文第 3 段所述保留的细节, 将相应反映在本次会议记录摘要 (C-MIN 226/17) 中, 并适时予以发布。

大会工作文件草案 — 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 — 气候变化

5. 理事会根据 C-WP/15392 号文件第 1 号修改稿审议了该项目，该修改稿根据 C-DEC 226/7 号决定提交了一份更新的大会工作文件草案，其中包含对大会 A40-18 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”的拟议修订。

6. 经过审议，理事会以多数决定：

- a) 注意到 C-WP/15392 号文件第 1 号修改稿中提供的信息；
- b) 批准了 C-WP/15392 号文件第 1 号修改稿所附的大会工作文件草案，但须遵守理事会在审议本项目过程中商定的修改，包括删除第 9 段之二以及其他编辑性质修改，前提理解是该决议草案文本应密切遵守国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议达成的协议，并藉此授权理事会主席随后代表理事会批准修订后的工作文件以供后续向大会提交；
- c) 注意到大会工作文件草案将尽快发布，以便成员国有足够时间在 2022 年 8 月 31 日的最后期限之前，以其各自大会工作文件为名义，就此提交任何意见或看法。

7. 一个代表团对理事会的这一决定表示保留，已记录在案。

8. 会议达成谅解，在理事会审议该项目过程中提出的评议意见的实质内容，包括上文第 7 段所述保留的细节以及对大会决议草案的拟议修订，将相应反映在本次会议记录摘要（C-MIN 226/17）中，并适时予以发布。

大会工作文件草案 — 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 — 国际航空碳抵消和减排计划

9. 理事会在 C-WP/15394 号文件第 1 号修改稿的基础上审议了该项目，该修改稿根据 C-DEC 226/13 号决定提交了一份更新的大会工作文件草案，其中包含对大会 A40-19 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）的拟议修订。理事会还审议了航空环境保护委员会（CAEP）主席的 PowerPoint 演示文稿，该演示文稿概述了航空环境保护委员会应理事会要求（见 C-DEC 226/13 号决定）进行了更新分析的关键成果，以及气候与环境委员会（CEC）于 2022 年 8 月 9 日举行非正式会议的相关讨论摘要。

10. 经过审议，理事会以多数决定：

- a) 注意到 C-WP/15394 号文件第 1 号修改稿中提供的信息，并藉此再次感谢航空环境保护委员会及时完成了理事会要求的额外分析，并持续一贯地交付高标准的工作，以支持理事会就国际航空碳抵消和减排计划和其他环境相关问题进行讨论；
- b) 批准附于 C-WP/15394 号文件第 1 号修改稿的大会工作文件草案，但须遵守理事会在审议本项目过程中商定的修改，包括大会决议草案执行条款第 5、11、12 和 17 条的最终商定文本，如本理事会决定附篇所示；

- c) 进一步注意到经批准的大会工作文件草案将尽快发布，以便成员国有足够时间在 2022 年 8 月 31 日的最后期限之前，以其各自大会工作文件为名义，就此提交任何意见或看法；
- d) 承认需要密切监测调整后的国际航空碳抵消和减排计划基线对国际航空碳抵消和减排计划绩效的影响；和
- e) 忆及根据 C-DEC 226/12 号决定，秘书处将对 C-WP/15393 号大会工作文件草案——国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）进行调整，以虑及理事会关于试点阶段之后的国际航空碳抵消和减排计划基线的审议结果。

11. 一个代表团对理事会的这一决定表示保留，已记录在案。

12. 会议达成谅解，在理事会审议该项目过程中提出意见的实质内容，包括上文第 11 段所述保留的细节以及对大会决议草案的拟议修订，将相应反映在本次会议记录摘要（C-MIN 226/17）中，并适时予以发布。

根据《芝加哥公约》第五十四条第十款提供的国际民航组织一组成员国违反《公约》的情况

13. 理事会根据俄罗斯联邦提交的 C-WP/15429 号文件第 1 号修改稿审议了该项目，其中提到了《国际民用航空公约》（芝加哥公约）的规定，并要求国际民航组织理事会采取相应措施。

14. 在这方面，理事会忆及在本届会议第 15 次会议期间根据俄罗斯联邦航空运输局局长 Alexander Neradko 先生的信函已开始审议这一题目。还忆及，理事会主席已于 2022 年 4 月 5 日通过电子邮件向所有代表团分发了这封信函，理事会在注意到俄罗斯联邦打算提交本工作文件后，同意予以推迟留待随后会议上进一步审议（见 C-DEC 226/15 号决定）。

15. 俄罗斯联邦在中国的附议下提出了一项动议，旨在批准 C-WP/15429 号文件第 1 号修改稿第 4 段所述的行动、并以无记名投票方式对该动议进行表决。理事会根据《理事会议事规则》第 50 条采取行动，以 22 票赞成、4 票反对和 8 票弃权（2 名代表缺席）做出决定，反对进行无记名投票表决。根据《理事会议事规则》第 40 条 a) 款，俄罗斯联邦随后提出对同一问题进行唱名表决的动议因无人附议而失效。

16. 经过审议，理事会：

- a) 承认理事会代表就目前形式的该工作文件缺乏共识，决定放弃向大会第 41 届会议提交工作文件；和
- b) 要求秘书处全面分析理事会根据其审议类似或相关项目已作出的先前决定，包括参考适用的法律原则，并就此编制一份文件以提交随后的届会。

17. 会议达成谅解，在理事会审议该项目过程中提出意见的实质内容，将相应反映在本次会议记录摘要（C-MIN 226/17）中，并在大会之前适时予以发布。

大会工作文件草案 — 俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为

18. 理事会根据 C-WP/15427 号文件审议了该项目，该文件根据 C-DEC 226/14 号决定，提交了一份大会工作文件草案，报告俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》（芝加哥公约）和俄罗斯联邦侵犯乌克兰领空的排他性主权，以及航空器的双重登记并允许航空器在没有随机携带所要求文件的情况下飞行。

19. 根据《理事会议事规则》第 40 条 a) 款，由俄罗斯联邦提出关于撤回并重新起草该工作文件的一项动议因无人附议而失效。

20. 经审议后，理事会以多数决定批准了所附的大会工作文件草案，但须反映墨西哥代表提出的修订，以便在决议草案中包括一个新的序言条款，并授权理事会主席随后代表理事会批准修订后的工作文件以供后续向大会第 41 届会议提交。

21. 一个代表团对理事会的这一决定表示保留，已记录在案。

22. 会议达成谅解，在理事会审议该项目过程中提出意见的实质内容，包括上文第 21 段所述保留的细节以及对大会决议草案的拟议修订，将相应反映在本次会议记录摘要（C-MIN 226/17）中，并适时予以发布。

大会工作文件草案 — 白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为

23. 理事会根据 C-WP/15430 号文件审议了该项目，该文件根据 C-DEC 226/16 号决定，提交了一份关于白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》（芝加哥公约）的大会工作文件草案，涉及 2021 年 5 月 23 日在白俄罗斯空域发生的瑞安航空 FR4978 航班事件。

24. 经过审议，理事会：

- a) 重申对国际民航组织事实调查小组（FFIT）成员的专业精神及其根据该事项调查工作结果编制的高质量报告表示赞赏；和
- b) 批准 C-WP/15430 号文件所附的大会工作文件草案，但须反映法国代表就工作文件第 2 段提出的修订，授权理事会主席随后代表理事会批准修订后的工作文件，以供后续向大会第 41 届会议提交。

25. 一个代表团对理事会的这一决定表示强烈反对，已记录在案。

26. 会议达成谅解，在理事会审议该项目过程中提出意见的实质内容，包括上文第 25 段所述保留的细节以及对大会工作文件草案的拟议修订，将相应反映在本次会议记录摘要（C-MIN 226/17）中，并适时予以发布。

其他事项

航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）要求作为观察员出席第 227 届会议

27. 尽管有一个代表团对理事会主席于 2022 年 8 月 5 日传发的电子邮件提出反对意见，但理事会根据《理事会议事规则》第 32 条 a) 款，以多数决定批准了航空航天工业协会国际协调理事会的要求，酌情作为观察员参加理事会在第 227 届会议非公开会议上对航空安全和安保相关项目进行的审议。

国际组织要求受邀参加国际民航组织大会第 41 届会议

28. 理事会注意到理事会主席关于航空运输行动小组（ATAG）要求将其列入可受邀参加国际民航组织会议的国际组织名单的口头报告。在这方面，经指出，由于目前正对评估国际组织此类要求的流程和标准加以改进（C-DEC 225/3 号决定），该要求正在等待处理。尽管如此，在不影响理事会今后就航空运输行动小组的要求作出任何决定的情况下，理事会同意将航空运输行动小组添加到受邀出席大会第 41 届会议的国际组织名单中。

国际民航组织与加拿大政府之间关于国际民航组织总部的补充协定

29. 理事会注意到秘书长提供的信息表明，作为东道国的加拿大政府已同意国际民航组织关于推迟国际民航组织总部非资本性维修项目成本回收的请求，对国际民航组织在这些成本中所占份额的偿还免除到下一个预算三年期期末。理事会注意到，秘书处将鉴于以上和其他事态发展审查下一个三年期的经常预算，并将继续向理事会通报这方面的情况。

理事会第 227 届会议

30. 根据理事会主席的提议，理事会原则上同意，除了在委员会阶段举行的所有会议外，第 227 届会议期间的理事会会议将在理事会会议厅面对面召开。会议达成谅解，秘书处将继续探索解决方案，以确保在理事会会议厅中提供混合会议选项的所有业务功能。

向理事会代表告别

31. 理事会向哥伦比亚、哥斯达黎加、科特迪瓦、多米尼加共和国、芬兰、德国、希腊、荷兰、巴拉圭、秘鲁、突尼斯和赞比亚等代表告别。

解决分歧：澳大利亚和荷兰王国与俄罗斯联邦（2022 年）

32. 在 2022 年 8 月 11 日之前没有收到对 2022 年 8 月 4 日的 SS/3359 号主席备忘录发表意见的情况下，理事会注意到已给予申请人（澳大利亚和荷兰王国）6 周的时限以便就申诉人（俄罗斯联邦）的初步反对意见提交书面意见（如果有），并且根据其先前就此事项做出的决定（C-DEC 226/5 号决定第 6 d) 段），将仅从向申请人提供初步反对意见英文译本之日起，开始计算 6 周的时限。

附篇

根据理事会本决定的第 10 b) 段，理事会同意 C-WP/15394 号文件第 1 号修改稿所附的大会决议草案这部分的案文将行文如下：

大会：

.....

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 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；{保持 A40-19 号决议第 5 段不变，因为国际航空碳抵消和减排计划基线等变化反映在下文第 11 和 12 段中}

.....

11. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定从 2021 年起每年计算需要在特定年份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 × (特定年份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 × 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飞机运营人的排放量 × 既定年份飞机运营人的增长因子)]；
- b) 其中部门从 2021 年至 2023 年的增长因子 = (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~~ 2019 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，该部门从 2024 年到 2035 年的增长因子 = (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 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖总排放量的 85%) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量；{国际航空碳抵消和减排计划基线在试点阶段为 2019 年的排放量，在试点阶段之后则为 2019 年排放量的 85%}
- c) 其中飞机运营人从 2033 年至 2035 年的增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量 — ~~2019 年至 2020 年~~ 2019 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的平均 2019 年排放量的 85%) / 特定年份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；{国际航空碳抵消和减排计划从 2033 年至 2035 年的基线为 2019 年排放量的 85%}
- 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飞机运营人的排放量，或
- b) ~~2020~~2019 年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；{理事会于 2020 年 6 月决定就国际航空碳抵消和减排计划试点阶段将 2020 年替换为 2019 年}
- 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，100%部门部分和 0%个别部分至少 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；{将 2030 年至 2032 年期间的部门部分%和个别部分%分别更改为 100%和 0%}
- v) 2033 年至 2035 年，85%部门部分和 15%个别部分至少 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；{将 2033 年至 2035 年期间的部门百分比和个人百分比分别更改为 85%和 15%}
- f) 特定年份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. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定新加入者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 ~~2019~~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飞机运营人同样方式的对待；{理事会于 2020 年 6 月决定就试点阶段将 2020 年替换为 2019 年，并就试点阶段之后提出相同的新加入者阈值}

.....

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进行一次定期审查，供大会审议。除其他外，定期审查应包括：{保持 A40-19 第 17 段不作任何更改，因为国际航空碳抵消和排放计划基线等变化反映在上文第 11 和 12 段中}

- a) 评估：实现国际民航组织全球理想目标的进展；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；

¹ 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。

- 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；

— 完 —