

编号: 338/19

国际民航组织秘书长
柳芳博士
12.15 房间

尊敬的秘书长女士,

我谨荣幸地向您，国际民航组织大会第 40 届会议秘书长，递送“俄罗斯联邦对第 16/1 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 — 气候变化和第 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) 案文的保留声明”。

我谨告知您，俄罗斯联邦深感失望地注意到，我国与中华人民共和国代表团和印度就上述决议草案多项条款合作拟定的提案，尽管在执行委员会上得到了一系列成员国代表团的支持，却在未经适当讨论的情况下横遭驳回，这违反了国际民用航空组织大会议事规则 (Doc 7600 号文件) 第 38 条和第 39 条。我们认为这是对主权国家立场的不尊重，并谨表示真诚地希望俄罗斯联邦的提案将在大会第 40 届会议 (执行委员会和全体会议) 的会议记录和报告中得到客观的反映。

我们同时注意到，执行委员会主席在主持会议时属于不尊重性质的行为前所未有：在会议上，主席个人决定将发言长度限定为一分钟而未经大会批准，据此关闭麦克风，使所有成员国的发言无一例外地被粗鲁打断，这也违反了大会议事规则 (Doc 7600 号文件) 第 37 条。我们对此表示严重抗议。

鉴于主权国家的立场和意见遭到忽略，俄罗斯联邦代表团谨此告知大会，该国不同意第 16/1 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 — 气候变化第 10、13、19、24、26、29 前言段落的案文，也不同意第 2 (a)、7、8、9、13、15、22 (c)、23 (c)、23 (d)、25 (c)、25 (t) 和 26 决议条款。同时，我们认为该决议的附件须移至将取代第 A39-3 号决议的新决议。

鉴于对第 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)的案文发表了大量意见，俄罗斯联邦谨此声明不能加入整个决议，而意欲在适当时将《国际民用航空公约》第三十八条的规定适用于芝加哥公约附件 16 第 IV 卷的标准和建议措施(SARPS)。

与此同时，俄罗斯联邦代表团谨告知大会，该国愿意继续就旨在真正减少国际民航部门温室气体排放且完全符合国际民航组织战略目标和联合国可持续发展目标的全球经济激励措施的可能选择办法进行讨论。

顺致最崇高的敬意。

附篇：1. 俄罗斯联邦对第 16/1 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 — 气候变化和第 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)案文的保留声明，共 21 页(原文为 26 页—译注)

俄罗斯联邦驻国际民航组织理事会代表

Sergey Gudkov

2019 年 10 月 2 日

俄罗斯联邦对决议案文的保留声明

第 16/1 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

和

第 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)

尊敬的秘书长：

俄罗斯代表团谨借此机会向您和大会第 40 届会议与会者保证，俄罗斯联邦政府气候变化问题给予最高度的重视，并于 2019 年 9 月 23 日通过了批准巴黎协定的决议。同时，我们坚定地认为，国际航空界在回应气候变化的全球挑战时，努力的重点应该是旨在通过业界的技术发展真正减少二氧化碳排放的行动，并始终将提高全球安全水平这项目标作为首要优先。

我们不得不真诚和深感失望地表示，我国与中华人民共和国代表团合作拟定并获印度支持的就第 16/1 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 — 气候变化和第 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)草案若干条款拟定的提案，尽管得到了一系列国家的支持，却在未经适当讨论的情况下横遭驳回，这违反了大会议事规则(Doc 7600 号文件)第 38 条和第 39 条。我们认为这是对主权国家在大会上正式表达的立场的不尊重。

我们愿再次重申，我们认为，实施 CORSIA：

- a. 将导致国际民航部门排放幅度增加，并将尤其对国际民航组织飞行安全、环境保护和航空运输的经济发展的战略目标的实施造成不利后果；
- b. 将造成市场关系的严重扭曲，并刺激不良竞争，这有悖于芝加哥公约的文字和精神以及联合国可持续发展目标；
- c. 成为将国际民用航空用作其他工业部门气候活动供资来源的工具。

在这方面，俄罗斯联邦代表团谨告知大会，我们不同意在第 16/1 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 — 气候变化前言第 10、13、19、24、26、29 段落的文字，也不同意正文第 2 (a)、7、8、9、13、15、22 (c)、23 (c)、23 (d)、25 (c)、25 (f) 和 26 条款的文字。同时，我们认为关于设计和实施国际航空基于市场的措施 (MBMs) 的指导原则的附件应移至将取代第 A39-3 号决议的新决议。

鉴于对第 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)的案文发表了大量意见，俄罗斯联邦谨此声明不可能加入整个决议，而意欲在其认为适当时将《国际民用航空公约》第三十八条的规定适用于芝加哥公约附件 16 第 IV 卷的标准和建议措施(SARPS)。

与此同时，俄罗斯联邦代表团谨此宣布，该国愿意随时继续就旨在真正减少国际民航部门温室气体排放且完全符合国际民航组织战略目标和联合国可持续发展目标的全球经济激励措施的可能选择办法进行讨论。

我们递交这一信息，以使上述保留可反映在大会有效决议(自 2019 年 10 月 4 日起生效)(附录 A)、大会第 40 届会议(执行委员会和全体会议)的发言和会议记录之中。

我谨代表俄罗斯联邦出席大会第 39 届会议的代表团，对秘书长女士致以最崇高的敬意。

内附：

1. 第 A40-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 — 气候变化案文和拟议修订，9 页(原文为 12 页—译注)
2. 第 A40-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 — 国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)案文和拟议修订，8 页(原文为 11 页—译注)

俄罗斯联邦驻国际民航组织代表
S. Gudkov

附录

A40-ZA39-3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) 全球基于市场的措施 (MBM) 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；

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、运行改进和可持续发展的代用燃料；

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发展的航空燃料；

~~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，并不影响根据《联合国气变公约》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；~~

~~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、运行改进和可持续发展的代用燃料；~~

认识到国际民航组织是解决国际航空排放的适当论坛，和理事会及其国际航空碳抵消和减排计划咨询小组 (AGC)、技术咨询机构 (TAB)、~~其环境咨询小组 (EAG)~~ 和航空环境保护委员会 (CAEP) 为支持国际航空碳抵消和减排计划的实施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；

欢迎附件 16 — 《环境保护》第 IV 卷 — 《国际航空碳抵消和减排计划》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》第一版的发布；

欢迎在编制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；

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；

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；

~~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；~~

~~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；~~

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只应作一次性的考虑；

强调大会第 3938-届会议关于实施国际航空碳抵消和减排计划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；

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；

~~欢迎《联合国气变公约》下的《巴黎协定》获得通过，并认识到关于国际航空碳抵消和减排计划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《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》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；

欢迎《联合国气变公约》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 ~~A40-XA39-1~~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 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 ~~A40-YA39-2~~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 ~~A39-1~~号决议、~~A39-2~~号决议和 ~~A39-3~~号决议 ~~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. 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、可持续的航空代用燃料和国际航空碳抵消和减排计划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航空代用燃料；

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；

4. 强调国际航空碳抵消和减排计划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；

5. 忆及其在第 39 届会议上决定 ~~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；

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，确保飞机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 CORSIA 合格燃料(即 CORSIA 可持续航空燃料和 CORSIA 低碳航空燃料)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；

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~~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~~飞机航空器~~运营人的抵消要求的基础；
- b) 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；
- 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 (CORSA)，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~~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 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 届会议上决定从 2021 年起每年计算需要在特定年份由飞机航空器运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 飞机航空器运营人的抵消要求= $[\% \text{ 部门部分} \times (\text{特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机航空器运营人的排放量} \times \text{既定年份部门的增长因子})] + [\% \text{ 个别部分} \times (\text{特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机航空器运营人的排放量} \times \text{既定年份飞机航空器运营人的增长因子})]$ ；
- b) 其中部门的增长因子 = $(\text{特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量} - \text{2019 年至 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的平均总排放量}) / \text{特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量}$ ；
- c) 其中飞机航空器运营人的增长因子 = $(\text{特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机航空器运营人的总排放量} - \text{2019 年至 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机航空器运营人的平均总排放量}) / \text{特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机航空器运营人的总排放量}$ ；
- d) 其中%部门部分 = $(100\% - \% \text{ 个别部分})$ 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飞机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飞机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 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~~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 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航空器运营人同样方式的对待；

13. 忆及其在第 39 届会议上决定~~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；飞机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；~~

14. 忆及其在第 39 届会议上决定~~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航空器运营人的抵消要求；

15. ~~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《联合国气变公约》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。~~

1516. 忆及其在第 39 届会议上决定~~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，同时它们每年向飞机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；

1617. 忆及其在第 39 届会议上决定~~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；

1718. 忆及其在第 39 届会议上决定~~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：

- 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航空燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

¹ 新加入者被定义为在附件 16 第 IV 卷该计划生效之时或之后开始从事属于该卷该计划范围内的航空活动，并且其活动不是另一飞机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飞机航空器运营人。

1819. 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；

1920. 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：

- 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) 理事会在 2020 年年初之前建立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 (CCR)，并对其进行维持，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，并在国际航空碳抵消和减排计划咨询小组和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；

关于监测、报告和核查制度的实施，

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，酌情更新附件 16 第 IV 卷和《环境技术手册》第 IV 卷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；
- b) 其飞机航空器运营人进行国际航行的所有成员国根据附件 16 第 IV 卷第一版监测、报告和核查的标准和建议措施，为从 2019 年 1 月 1 日起的实工作制定必要的安排，该文件于 2019 年 1 月 1 日开始适用；
- 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《联合国气变公约》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；—

- 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；—~~
- 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；—~~

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；—~~
- 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；—~~
- 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；—~~

关于国际航空碳抵消和减排计划的治理，—

- i) ~~理事会继续根据需要，在国际航空碳抵消和减排计划咨询小组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；—~~

关于监管框架，—

- j) ~~成员国采取必要行动，以确保按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表到 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。—~~

2021. 忆及其在第 39 届会议上决定决定《联合国气变公约》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；

2122. 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：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成员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；

~~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；~~
- ~~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；~~

~~关于设立登记处，~~

- ~~e) 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；~~
- ~~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；~~

2223. 忆及其在第 39 届会议上决定决定国际航空碳抵消和减排计划将采用符合上文第 19 20 段排放单位标准 (EUC) 的排放单位；

2324. 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

2425. 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《联合国气变公约》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。

附录

A39A40-2XX: 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

i 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；

ii 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；

iii 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 14 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”；

iv 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；

v 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；

vi 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；

vii 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；

viii 鉴于在 1997 年 12 月气候变化公约缔约方大会通过在 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)；

ix 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；

x 认识到 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上通过并在 2013 年和 2016 年其第 38 届和第 39 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；~~

和认识到一些国家对于将二氧化碳排放增长保持在 2020 年水平的依据和可行性存有关切，并已提交其关于这一目标的保留；

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；

[xii](#) 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

[xiii](#) 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%，[和注意到这些承诺要求根据各国不同的条件和政府的现实情况就其可行性开展详尽研究](#)；

[xiv](#) 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；

[xv](#) 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；

[xvi](#) 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；

[xvii](#) 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、可持续航空代用燃料、运行改进和基于市场的措施；

[xviii](#) 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%；

[xix](#) [欢迎确认](#) 理事会于 2017 年 3 月通过了航空环境保护委员会 (CAEP) 商定的飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准；

[xx](#) 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；

[xxi](#) 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；

[xxii](#) 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，和第一次全球水平飞行效率分析的结果；

[xxiii](#) 欢迎于 2017 年 11 月和 2019 年 5 月召开了国际民航组织机场研讨会；

[xxiv](#) 注意到 2009 年 11 月举行的首次航空与代用燃料会议 (CAAF/1) ([CAAF/09](#)) 核准了将可持续航空代用燃料用于航空，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[重要潜在](#)手段；

[xxv](#) 还注意到首次航空与代用燃料会议(CAAF/09)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可持续航空代用燃料的[五、五、六](#)条路径，以及经常性经销此种这样燃料的更多[第一](#)机场枢纽；

[xxvi](#) 进一步注意到 2017 年 10 月举行的第二次航空和代用燃料会议(CAAF/2)通过了建议，并批准了一项宣言，包括 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，~~作为一个动态励志路径，旨在到 2050 年以可持续航空燃料替代相当大比例的航空燃料；~~

[xxvii](#) 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；

[xxviii](#) 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；

[xxix](#) 认识到可持续性标准、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估被[视为](#)为实施国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA) ~~工作的一部分~~提供了[灵活性](#)；

[xxx](#) 确认需要探索和促进民用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；

[xxxi](#) 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 和 A39-2 号决议附件中做了阐释；

[xxxii](#) 注意到按照大会 A389-182 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)、国际民航组织环境效益工具(EBT)和边际减排成本(MAC)曲线工具；

[xxxiii](#) 欢迎至 20169 年 6 月 8xx 日为止，代表全球国际航空运输量逾 8893%的 94114 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

[xxxiv](#) 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；

[xxxv](#) 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；

[xxxvi](#) 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；

[xxxvii](#) 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

[xxxviii](#) 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 ~~A39A40-1xx~~ 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 ~~A39A40-3xx~~ 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)全球基于市场的措施(MBM)计划~~，取代 ~~A38A39-17~~号决议、A39-2 和 A39-3 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**[继续加强](#)国际民航组织[和其他联合国相关机构的合作](#)**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国际航空可持续发展的许多行动，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航空燃料，并鼓励进一步推动这类努力；

8. ~~同意确认在大会第 4041 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，一些国家对于审查上文第 76 段所列出的目标存有关切，并要求理事会在大会第 41 届会议上，根据建设“绿色”航空的集体努力和基于数据并由各国以及必要时由航空环保委员会启动的相关研究的情况，介绍实现上述目标的公平性和可行性；~~

9. 要求理事会研究各国在其各自国家计划中所列的长期“绿色”增长标记并继续探索国际航空长期全球理想目标的公平性和可行性，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 4041 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 2021 年 6 月 ~~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~~2021 年 6 月底以前继续为各国编制和更新行动计划向其提供指导和其他技术援助，以便各国进行必要相关的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；和请各国分发关于有力度的目标的经济和技术研究结果和最佳做法；

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. 要求理事会在在尊重国家主权的同时，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取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动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 2018-2021 年底以前作初步报告，及向大会第 40-41 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；

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，包括对发展中国家的潜在影响，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；和

- 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；

2018. 要求各国：

- a) 考虑采取鼓励在向市场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；
和
- b) 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；

2119. 要求理事会：

- ae) 尽快通过酌情更新飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- bf) 更新航空器燃油燃烧的中、长期技术目标；

2218. 要求建议 各国：

- ad) 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；
- be) 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；和
- c) 通过国际民航组织进行合作，就关于“绿色”机场的最佳做法交流信息和制定指南；

2319. 要求理事会：

- a) 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；
- b) 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；
- c) 继续提供论坛，交流有关“绿色”机场最佳做法的信息，涵盖智能建筑、可再生能源、绿色交通、气候变化适应能力、社区参与和可持续性报告等主题，旨在加强以便在机场之间的统一和协同作用分享经验和最佳做法；和
- d) 出版并维护关于在机场实施环境可持续做法的指导文件，包括出版生态机场工具包电子版；

2418. 要求各国：

- af) 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；
- bg) 考虑采取激励措施，鼓励部署航空清洁和可再生能源来源，包括可持续的代用航空燃料；
- ch) 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；
- di) 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；
- ej) 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其生产的可持续性，并继续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，包括关于制定航空代用燃料的可持续性标准的协调一致；

2519. 要求理事会：

- ai) 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，包括可持续代用航空燃料；
- bj) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架 (GFAAF)；
- ck) 继续给出关于喷气机代用可持续航空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可持续发展目标取得的进展；
- dl) 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；
- em) 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；
- f) 继续开展盘点进程，不断评估开发和部署可持续航空燃料的进展，包括定期举办研习班和研讨会；以便在不晚于 2025 年前召开第三次航空与代用燃料会议，以期更新 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，以包括到 2050 年将使用的可持续航空燃料的量化比例。

2619. ~~要求理事会请各国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的潜在影响，并查明处理潜在气候变化影响的适应措施并与其他有关国际机构及业界合作，根据风险评估，制定使国际航空适应气候变化的措施~~制定关于气候变化对国际航空的风险评估的指南；~~和

2719. 要求理事会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(应移至关于全球市场措施的决议)

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 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。