



大会 — 第 40 届会议
执行委员会

议程项目 17: 环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA)

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 (CORSA)

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

随附供通过的是一项关于对大会 A39-3 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 — 全球基于市场的措施 (MBM) 计划做出修订的提案，这些修订是根据大会第 39 届会议以来在国际航空碳抵消和减排计划方面取得的发展而进行的。

经大会通过后，经修订的 A39-3 号大会决议连同 A39-1 号决议和经修订的 A39-2 号决议，将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。

行动：请大会通过附录中提出的经过修订的大会决议：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 (CORSA)。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 — 环境保护。
财务影响:	本文件提及的活动，将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和/或预算外捐助的可用资源情况予以开展。
参考文件:	Doc 10075 号文件：《大会有效决议》(截至 2016 年 10 月 6 日) A40-WP/56 号文件：关于国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) 的最新情况 A40-WP/54 号文件：国际民航组织全球环境趋势 — 当前和未来的航空器噪声和排放

1. 对现有综合声明的修订

1.1 本工作文件的附录提出了对关于国际航空碳抵消和减排计划的大会第 A39-3 号决议的拟议修订，这些修订是根据大会第 39 届会议以来的发展情况做出的。

1.2 对 A39-3 的主要修订是为了反映大会第 39 届会议以来所取得的成就以及实施国际航空碳抵消和减排计划所需的进一步行动，包括：

- a) 总体上，“代用”航空燃料一词不再使用，因此做出适当调整。此外，在前瞻性段落（如执行部分第 6 段）中使用了“CORISIA 合格燃料”一词，以便与附件 16 第 IV 卷中的定义保持一致；
- b) 总体上，将“航空器运营人”一词替换为“飞机运营人”，以便与附件 16 第 IV 卷中的术语保持一致；
- c) 序言中的段落：反映了国际民航组织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）和航空环境保护委员会（CAEP）的工作进展情况，如附件 16 第 IV 卷、《环境技术手册（ETM）》第 IV 卷和国际航空碳抵消和减排计划实施要素的编制情况。还增加了关于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-CORISIA）方案的一项规定。序言中的若干段落已经过时，因此将其删除；
- d) 执行部分第 5、9、10、11、12、13、14、15、16、17、20、22 段是大会第 39 届会议做出的决定，目前仍然有效，因此将“决定”替换为“忆及其在第 39 届会议上决定”；
- e) 执行部分第 18 段（先前 A39-3 号决议执行部分第 19 段）是根据序言段落中使用的措辞进行修订的，反映了国际航空碳抵消和减排计划作为全球基于市场措施的作用；
- f) 执行部分第 19 段反映了理事会和成员国将采取的进一步行动，包括编制和更新附件 16 第 IV 卷、环境技术手册第 IV 卷以及国际航空碳抵消和减排计划实施要素等；和
- g) 执行部分第 21 段反映了国际民航组织和成员国应在能力建设和援助方面采取的进一步行动。

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（CORSA）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（CORSA）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；

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《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 CORSA 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 (CORSlA)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 CORSlA 合格燃料 (即 CORSlA 可持续航空燃料和 CORSlA 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 (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~~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~~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 = [% 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飞机航空器运营人的排放量 × 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 = (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；
- c) 其中飞机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飞机航空器运营人的总排放量 — 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) / 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% - %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；

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。

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；

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 日起的实施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。~~

2024. 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。