



A40-WP/575
EX/246
30/9/19

大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 17 的报告案文草案

现提交所附的关于议程项目 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 在其第五和六次会议上，执行委员会以理事会关于本组织国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）（WPs 56 和 59 号文件）的工作报告为依据审议了环境保护的题目和理事会关于更新 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 — 全球基于市场措施（MBM）计划》（WP/59 号文件）的提案。此外，各国和观察员提交了 25 份文件：WP/79 修订 1、102、139、159、177、193、227、228 修订 1、229、265、266、267、289、290、291、306、338、339、407、409、411、472、482、527 修订 1 和 529 修订 1 号文件。

17.2 在 WP/56 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第三十九届会议以来在 CORSIA 相关问题上取得的进展。应大会的要求，理事会于 2018 年 6 月通过了 CORSIA《国际航空标准和建议做法》，作为附件 16 — 环境保护，第 IV 卷 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的第一版，自 2019 年 1 月 1 日起开始适用。它还通报说，《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷第一版于 2018 年 8 月发布。关于 CORSIA 的执行要素，该文件报告了在国际民航组织 CORSIA 二氧化碳估计和报告工具（CERT）、CORSIA 合格燃料、CORSIA 合格排放单位和 CORSIA 中央登记册方面取得的进展以及下一步措施。

17.3 关于 CORSIA 推广和能力建设活动，第 WP/56 号文件报告了在三年期内国际民航组织区域研讨会和讲习班的组织情况，以帮助各国建设发展其监测、报告和核查（MRV）系统的能力。该文件还强调了根据 ACT-CORSIA（CORSIA 援助、能力建设和培训）方案开展的活动，特别是已有 15 个捐助国和 98 个受援国参加的 CORSIA 伙伴关系。文件中强调的其他相关工作活动是国际民航组织 CORSIA 核查培训课程，该课程为潜在的核查机构提供如何核查二氧化碳排放报告的培训。

17.4 第 WP/56 号文件还根据第 WP/59 号文件附录所载序言部分第 7、第 8 和第 9 段中使用的措辞，提供了理事会关于经修订的大会第 A39-3 号决议执行部分第 18 段的讨论和决定的背景资料（见下文）。

17.5 在 WP/59 号文件中，结合 WP/59 号文件所述的自大会第 39 届会议以来在 CORSIA 方面取得的进展，理事会提交一份关于修订 A39-3 号决议的提案。

17.6 在 WP/79 修订 1 号文件中，中美洲空中航行服务公司（COCESNA）从一开始就总结了对各国尽可能广泛参与 CORSIA 的重要性进行的分析的结果。

17.7 在 WP/102 号文件中，芬兰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，表示坚决支持国际民航组织一揽子措施，包括 CORSIA，并承认已经取得的成就。所有欧洲民用航空会议成员国都自愿参与试点阶段，并充分参与和支持 CORSIA 的实施。它还表示，所有国家和地区都必须有效实施区域可持续发展战略，并从试点阶段就参与 CORSIA 至关重要。

17.8 在 WP/177 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）代表其 54 个成员国表示，各国有必要从试点阶段自愿加入 CORSIA，以感受实施方面的挑战和好处，并为强制性阶段做好准备。该文件还强调，需要在国际民航组织 — 欧盟援助项目成功经验的基础上，增加能力建设方案，并通过有效合作和伙伴关系，进一步便利各国获得财政资源、技术专长和技术转让。

17.9 在第 WP/229 号文件中，新加坡、澳大利亚、加拿大、斐济、印度尼西亚、日本、瑙鲁、新西兰、帕劳、萨摩亚、特立尼达和多巴哥以及美国强调，要成功实施 CORSIA 需要大量的足够多的国家自愿参与，国际民航组织、各国和工业界在 CORSIA MRV 实施工作中的强有力伙伴关系表明，航空界正在采取坚定的统一战线，以确保以一致的方式实施 CORSIA。文件还包括进一步改进的建议，包括：通过 ACT-CORSIA 加强能力建设；通过强化培训接触经认证的核查机构；以及有关 CORSIA 合格排放单位和 CORSIA 合格燃料的及时指导。

17.10 在 WP/289 号文件中，巴西和危地马拉在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的支持下，强调了实施 CORSIA MRV 的重要性，并表示支持国际民航组织区 ACT-CORSIA 方案及其继续实施。该文件还强调了对预计于 2022 年进行 CORSIA 定期审查的重要性，并要求 CAEP 开展必要的研究以支持这项审查。

17.11 在 WP/306 号文件中，中国和俄罗斯联邦解释了它们的观点，即国际民航组织在促进执行 CORSIA 的过程中没有均衡考虑各方的关切和立场。该文件认为，只有确保决策的程序公正和该机制设计要素的道德公平，各国，特别是发展中国家，才能对国际民航组织在国际航空和气候变化方面的努力更有信心，并表现出更大的意愿参与执行 CORSIA 的国际合作。该文件还提议请理事会根据 A39-2 号决议附件中所列的指导原则，对 CORSIA 进行定期审查。

17.12 在 WP/411 号文件中，危地马拉在 LACAC 成员国的支持下，强调迫切需要监管 CORSIA MRV 的实施，同时几个拉丁美洲国家已经颁布了相关条例，其他国家正在附件 16 第四卷的基础上制定相关条例。它还强调了国际民航组织 ACT-CORSIA 方案的重要性，包括 CORSIA 伙伴关系等国家间联盟的好处。

17.13 在第 WP/228 修订 1 号文件中，印度阐述了各国，特别是发展中国家在满足 CORSIA 的要求方面面临的各种挑战。特别是，它强调了公平和公正的基准年标准的必要性，并提出了这种标准的替代办法。它强调了 100% 部门办法对在全球排放增长中只占一小部分的经营者的潜在影响。它还认为，对合格抵消的类型或年份的限制可能会减少供应并增加合规成本。该文件还指出，目前缺乏执行 SARPs 的法律指导，有必要确保要求与《联合国气变公约》规则同步。

17.14 在 WP/227 号文件中，加拿大强调了能力建设和培训的重要性，并重申继续支持国际民航组织的 ACT-CORSIA 方案。它强调，为认证核查机构建立所需的基础设施和程序需要时间。该文件表示，随着时间的推移，CORSIA 定期审查将有助于确保 CORSIA 的持续相关性和改进，并强调必须在 2021 年抵消需求开始之前批准方案和可能的项目类型。

17.15 在 WP/265 号文件中，圭亚那讨论了其在环境方面的努力，并强调了其参与 CORSIA 试点阶段的承诺。该文件还表示圭亚那全力支持国际民航组织在 ACT-CORSIA 伙伴关系下的努力。

17.16 在 WP/266 号文件中，肯尼亚介绍了其对 CORSIA 相关活动的贡献，包括参与小规模实施项目，以检验 CORSIA 标准和建议措施的 MRV 条款，从试点阶段自愿参与 CORSIA 的决定，努力确保标准和建议措施的实施，以及作为捐助国支持国际民航组织 ACT-CORSIA 方案。

17.17 在 WP/267 号文件中，墨西哥表示支持在及时执行 CORSIA 方面取得的重大进展，包括国际民航组织行动 ACT-CORSIA 方案和国家间 CORSIA 伙伴关系，强调在国际民航组织下采取协调一致的办法，促进全球合作，为实施 CORSIA 提供援助和能力建设至关重要。

17.18 在 WP/290 号文件中，巴西强调需要为计算新加入者基线的标准；以及理事会关于合格单位和承认 UNFCCC 机制特殊情况的决定制定一个标准。巴西认为，清洁发展机制和将根据《巴黎协定》第六条第 4 款建立的机制是成功实施 CORSIA 的关键，因为它们可以大规模提供单位，同时确保环境完整性。

17.19 在 WP/291 号文件中，巴西强调了它对实现国际民航组织长期气候目标的方法的关切，这将需要增加可持续航空燃料的比例，确保到 2035 年逐步淘汰 CORSIA 的平稳和可预测的道路。为了消除这些担忧，巴西提议理事会研究并提出一个机制，以促进从 CORSIA 向可持续航空燃料的平稳过渡。

17.20 在 WP/529 修订 1 号文件中，俄罗斯联邦全面分析了与执行 CORSIA 相关的负面影响，并根据国际民用航空（ACDM）的所谓清洁发展机制提出应对环境挑战的替代办法，以此作为实施全球市场措施和建立国际航空力量抗击森林火灾和其他自然灾害的基础。

17.21 在 WP/193 号文件中，由航空运输行动小组（ATAG）协调的国际机场理事会（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）表示，该行业大力支持 CORSIA。该文件还指出，实施 CORSIA 需要避免在地区、国家或地方各级对国际航空排放重复碳定价措施的措施，并强调指出，CORSIA 的通过说明，人们普遍承认，它应该是唯一适用于国际航班的基于市场的措施，因为排放不应被多次核算。该文件还讨论了业界的关切，即，个别国家和国家集团为解决国际航空排放问题，除了 CORSIA 之外还适用或考虑适用碳定价工具或机票税的政策可能会损害 CORSIA 的实施和有效性。

17.22 在 WP/139 号文件中，IATA 强调，国际民航组织所有成员国在所有方面遵守附件 16 第四卷，并确保其国内规章完全符合 CORSIA SARPs。它还表示国际航空运输协会支持理事会关于 CORSIA 合格排放单位的工作。

17.23 委员会确认收到十份供参考的工作文件。在会上没有介绍，但概况如下：

17.24 在 WP/159 号文件中，阿拉伯民用航空组织（ACAO）强调其支持实施 CORSIA，并表示 CORSIA 是计算国际航班二氧化碳排放量的唯一全球标准，指出“组合”监管措施将增加相关当局和航空运营人的行政负担。

17.25 在与斐济、印度尼西亚和萨摩亚共同提出的 WP/472 号文件，澳大利亚和新西兰通报了它们通过 CORSIA 伙伴关系集体援助太平洋国家的行动。

17.26 在 WP/338 号文件中，加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）概述了 CORSIA 在其成员国的实施情况。

17.27 在 WP/339 号文件中，CASSOS 强调，国际民航组织民航处 ACT-CORSIA 方案受到好评，CASSOS 的四个国家接受了现场培训。

17.28 在 WP/407 号文件中，IATA 分享了关于 IATA FRED+ 的信息，这是一个便于航空公司与国家之间以及国家与核查机构之间报告排放数据的系统。

17.29 在 WP/409 号文件中，南非报告了其支持实施 CORSIA 的活动，包括其 CORSIA 伙伴关系的贡献。

17.30 在 WP/482 号文件中，日本介绍了日本如何按照《环境技术手册》第四卷建议的时间表实施 CORSIA MRV。

17.31 在第 WP/527 修订 1 号文件中，阿根廷介绍了为执行 CORSIA MRV 而采取的步骤，以及政府内部正在就考虑自愿加入 CORSIA 的可能性开展讨论。

17.32 在第 WP/547 号文件中，沙特阿拉伯介绍了其对低碳航空燃料（LCAF）在 CORSIA 下对温室气体减排的潜在贡献的看法。

17.33 在 WP/548 号文件中，印度尼西亚要求分享关于执行各种措施解决国际航空排放问题的知识和经验，如 CORSIA。

17.34 委员会认可国际民航组织成功地制定了与 CORSIA 相关的标准和建议措施和指南，并在制定 CORSIA 各种执行要素方面取得了进展。它还认识到，虽然 CORSIA 正在实施中，但有必要进一步发展和更新 CORSIA 相关的标准和建议措施、指南和剩余的 CORSIA 实施要素，如 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位

17.35 关于 CORSIA 合格排放单位的问题，委员会注意到各国提出的意见和观点，即需要理事会及时做出决定，需要认识到《联合国气变公约》机制的特殊情况、灵活性和经营人获得合格单位的广泛机会，同时确保 CORSIA 的环境完整性。在这方面，委员会回顾了第 WP/56 号文件，该文件报告了技术咨询机构（TAB）正在根据核准的标准评估排放单位方案的工作，预计其第一批建议将于 2020 年 3 月提交理事会审议。

17.36 关于 CORSIA 下的核查问题，委员会注意到各国的意见，并承认国际民航组织、成员国及其国家认证机构合作为飞机运营人增加可用的经认证的核查机构的数量重要性。在这方面，委员会认识到，国际民航组织秘书处提供了 CORSIA 核查培训课程，以促进核查机构的认证，并正在与国际认证论（IAF）坛合作，为国家认证机构的认证活动提供便利。

17.37 委员会注意到各国关于更多国家以地域平衡的方式参与 CAEP 工作的意见。在这方面，委员会回顾，理事会于 2018 年审查并修订了《CAEP 指令》，包括取消了将各国专家提名为 CAEP 成员或观察员的最大人数。

17.38 委员会注意到，关于根据 CORSIA 确定新加入者基准排放量标准的具体要求，理事会已经要求 CAEP 将这一具体工作领域纳入其下一个三年期的工作方案。

17.39 委员会注意到，许多国家欢迎国际民航组织 CORSIA 方案的成功实施。它还对成员国为建立 CORSIA 伙伴关系以协助各国执行 CORSIA 所做的贡献表示赞赏。委员会还强调对国际民航组织培训采取协调办法的重要性，并表示支持该方案今后继续下去。

17.40 委员会注意到，从一开始就有 81 个国家宣布自愿参加 CORSIA。自 2016 年 10 月上届大会商定 CORSIA 以来，这一数字从 65 个国家增加到现在的数量。委员会一致认为，这一数字的增加是一个非常积极的迹象，并认识到能力建设和援助活动对更多国家加入的重要性和益处。鼓励准备宣布自愿参 CORSIA 的成员国尽快这样做。

17.41 关于对 CORSIA 的定期审查问题，委员会注意到各国的意见，包括对潜在方法和分析的意见，以及对从 CORSIA 向使用可持续航空燃料过渡的考虑。在这方面，委员会强调指出，大会第 A39-3 号决议第 9g) 和 18 段为理事会提供了明确的指导和要求，理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，并提出建议供大会审议。它还注意到，CAEP 已经将制定 CORSIA 定期审查方法和程序的任务纳入其下一个三年期的工作方案，并得到理事会的批准。

17.42 在审议经修订的关于 CORSIA 的大会第 A39-3 号决议时，绝大多数国家表示支持 WP/59 号文件附录中提议的大会决议案文草案，不做任何进一步修改，而委员会注意到一些国家表示的关切，包括 WP/306、WP/228 第一修订版和 WP/529 第一修订版中反映的关切。一些成员国口头发言后，三个成员国向会议提交了书面意见，并发布在国际民航组织的网站上。

17.43 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 and 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）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所进行的大量工作；

欢迎附件 16 — 《环境保护》第 IV 卷 — 《国际航空碳抵消和减排计划》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必须与航空业合作，采取协调一致的能力建设活动方法，支持实施 CORSIA，特别是通过国际民航组织的 CORSIA 援助、能力建设和培训方案（ACT-CORSIA），其中包括组织研讨会、编写推广材料和在各国之间建立 CORSIA 伙伴关系；

欢迎越来越多的成员国宣布打算从 2021 年起自愿参加 CORSIA 试点阶段；

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；

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 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》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-X 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-Y 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，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 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 11e) 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；
- 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做出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其做出决定；

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做出调整及调整程度；
- 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做出调整及调整程度；

- 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运营人同样方式的对待；

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及该计划的有效性，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；

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运营人。

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，起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；

20. 忆及其在第 39 届会议上决定《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；

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《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。

— 完 —