



A41-WP/659
P/55
6/10/22

大会 — 第 41 届会议

执行委员会的报告 议程项目 18

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目 18 的报告，已经由执行委员会批准。建议全体会议通过决议 18/1。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

(21 页)

议程项目 18：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

18.1 执行委员会在其第三次、第四次和第五次会议上，根据理事会关于国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施进展报告（WP/370 号文件）审议了环境保护的题目，并审议了理事会关于更新 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）”（WP/371 号文件）的提案。此外，各国和观察员提交了 16 份文件：WP/169 号文件、WP/174 号文件、WP/181 号文件、WP/211 号文件、WP/427 号文件、WP/432 号文件、WP/433 号文件、WP/437 号文件、WP/465 号文件、WP/468 号文件、WP/469 号文件、WP/485 号文件、WP/487 号文件、WP/495 号文件第 1 号修改稿、WP/568 号文件和 WP/581 号文件。

18.2 主席请国际航协的代表发言，该代表向委员会表示已将 WP/467 号文件撤回，同时表示国际航协支持实施 CORSIA。撤回该工作文件旨在确保与国际民航组织内商定的将 CORSIA 作为管理国际航空碳足迹的唯一经济措施的做法保持一致。

18.3 在 WP/370 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第 40 届会议以来在 CORSIA 方面取得的进展，包括与 CORSIA 相关的标准和建议措施（SARPs）以及其他相关实施要素的最新情况、根据国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案提供的实施支持，以及 2022 年对 CORSIA 的定期审查。

18.4 在 WP/371 号文件中，理事会根据大会上届会议以来的发展情况，提交了一份关于修订 A40-19 号决议的提案，其中包括其在航空环境保护委员会（CAEP）的技术贡献之下通过 2022 年 CORSIA 定期审查所提出的建议，包括修改 CORSIA 基线和使用部门和个体增长系数，以计算 CORSIA 计划内飞机运营人的抵消要求。

18.5 在 WP/468 号文件中，中国解释了其通过国家自主实施方案来实施 CORSIA 以及制定 CORSIA 定期审查方法的建议。该文件认为，为了避免 CORSIA 造成的任何市场扭曲并提高 CORSIA 实施的有效性，应建立一个 CORSIA 国家自主实施方案的框架，使每个国家都能够确定自己的实施规则和框架，并接受国际民航组织的技术审查。关于 CORSIA 定期审查，该文件提议设立一个 CORSIA 审查工作组，该工作组将根据设计和实施基于市场的措施（MBMs）的指导原则（A40-18 号决议附件）提出一套评估指标体系。

18.6 在 WP/469 号文件中，中国阐述了其对国际航空二氧化碳减排目标和措施的立场和建议。关于 CORSIA，该文件认为目前基于国际民航组织从 2020 年起开始碳中和增长的目标的 CORSIA 实施方案和标准不符合国际法和全球气候治理的基本原则，并且如果发达国家不通过国际民航组织履行其《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）规定的国际义务，发展中国家将被剥夺公平的发展机会。

18.7 在 WP/487 号文件中，多米尼加共和国阐述了在气候变化方面取得的进展及其为遵守国际民航组织关于 CORSIA 的标准和建议措施（SARPs）而采取的举措。该文件表示支持各国继续进行能力建设，以制定符合 CORSIA 排放单位标准的环境项目。该文件还建议大会促进发展中国家获得融资和技术转让的具体行动，主要是针对 CORSIA 项目。

18.8 在 WP/433 号文件中，印度解释了对 CORSIA 定期审查的看法，并阐述了理事会在今后 CORSIA 审查中可以考虑的内容。该文件尤其建议利用大会第 A40-18 号决议附件所列的基于市场的措施（MBMs）的指导原则，改进 CORSIA 审查。该文件还为理事会提出了其他建议，包括通过 CORSIA 基线评估以及部门和个体增长系数，处理诸如 COVID-19 大流行病对国际民用航空部门增长的不利影响，并将保障措施问题纳入 CORSIA 的设计及其评估中。

18.9 在 WP/568 号文件中，新西兰强调应保持或加强 CORSIA 的雄心，并且基线应确保在未来几年出现抵消。该文件表示，CORSIA 可在实现长期理想目标方面发挥作用。

18.10 在 WP/169 号文件中，俄罗斯联邦在表达其对国际航空长期理想目标（LTAG，系指议程项目 17）的看法时，也讨论了 LTAG 与 CORSIA 的潜在联系。在此方面，该文件声称，CORSIA 的实施与未来 LTAG 的实施不兼容，主要是因为 CORSIA 依赖于源自航空部门以外的排放单位，导致行业资本外流，从而阻碍现代化和一项长期理想目标的实现。该文件进一步表示，有必要从 CORSIA 逐步过渡到在 LTAG 框架下开展活动，并提议呼吁成员国对国际民用航空选择不使用基于二氧化碳排放配额交易的地区性的基于市场措施。

18.11 在 WP/432 号文件中，美国表示支持继续实施 CORSIA，将其作为国际民航组织应对国际航空气候影响的一揽子措施中的一个关键因素。该文件表示，随着航空业走出 COVID-19 大流行病，国际民航组织应确认 CORSIA 的气候雄心、承诺和可信性。在这方面，该文件强调指出，国际民航组织应该为 CORSIA 所有剩余阶段制定一个明确而确定的基线，该基线不会偏离国际民航组织从 2020 年起开始碳中和增长的目标。该文件还概述了对 CORSIA 监测、报告和核查（MRV）系统与跟踪/监测在全球日益得到部署的可持续航空燃料（SAF）使用需求这两者之间潜在联系的看法。

18.12 在 WP/465 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）的 54 个成员国¹重点介绍了非洲成员国对 CORSIA 的实施情况。该文件表示，CORSIA 仍然是唯一全球基于市场的国际航空排放措施。该文件还阐述了 COVID-19 大流行病对非洲航空业带来的挑战，并就 CORSIA 的设计要素的可能修改发表了意见。该文件尤其建议取消个体增长系数；在试行阶段后使用 2019 年排放量作为 CORSIA 基线，而不是 2019 年和 2020 年的平均值；并保持对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的豁免抵消要求。关于 CORSIA 的定期审查，该文件建议理事会界定一个明确的范围和方法。该文件表示支持 ACT-CORSIA 活动，并强调需要继续支持非洲国家的能力建设。

18.13 在 WP/485 号文件中，阿根廷在拉丁美洲民航委员会三个成员国（哥斯达黎加、厄瓜多尔和多米尼加共和国）的支持下，概述了为实施 CORSIA 而采取的行动。文件强调了与该地区缺乏经认证的核查机构有关的挑战，以及因 COVID-19 大流行病造成的旅行限制而取消现场核查方面的额外挑战。这些国家建议国际民航组织鼓励认证更多的核查机构，以确保及时履行各国和运营人与 CORSIA 有关的监测、报告和核查要求。文件还支持 ACT-CORSIA 活动，并强调了继续开展各国特别是发展中国家的能力建设的重要性。

¹ 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、埃斯瓦蒂尼、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、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

18.14 在 WP/495 号文件第 1 号修改稿中，加拿大、日本、肯尼亚、墨西哥、挪威、大韩民国、卢旺达、瑞士、土耳其、联合王国、美国和欧洲联盟及其成员国在阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、圣马力诺、塞尔维亚和乌克兰的附议下，鼓励大会寻求最大程度地实现 CORSIA 的环境雄心，以确保该计划的持续可信性以及国际民航组织及其一流的气候计划的全球积极声誉，同时在雄心壮志和脚踏实地之间谨慎取得平衡，以避免给仍在从 COVID-19 大流行中恢复的航空业带来过重的负担，并避免对其设计进行较大范围的更改。它们还鼓励尚未加入 CORSIA 的国家自愿加入。

18.15 在 WP/181 号文件中，组成中美洲空中航行服务公司（COCESNA）的国家²表示支持正在进行的 CORSIA 实施活动，并强调有更多的国家自愿参加 CORSIA，尽管它们在全球排放中所占的比例很低，且 COVID-19 大流行病对其造成了不利影响。该文件强调需要持续的技术支持和进一步的指导，以促进实施 CORSIA。

18.16 在 WP/437 号文件中，捷克代表欧洲联盟（EU）及其成员国³、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国⁴以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）表示支持正在进行的 CORSIA 实施活动，强调欧洲民用航空会议所有 44 个国家在试行阶段即自愿参与，表明了它们对成功实施该计划的承诺，同时也指出了继续实施 ACT-CORSIA 方案的重要性。这些国家概述了其对 CORSIA 定期审查的看法，强调审查是一种方法，以确保 CORSIA 在其整个运作过程中始终符合目的并与全球气候政策保持一致，其中包括 CORSIA 的雄心水平，而更根本性的考虑因素可在以后的审查中涵盖。这些国家还表示，大会应重申从 2024 年开始的 CORSIA 基线应与大会第 A40-19 号决议中最初商定的 CORSIA 雄心水平相同。这些国家还提议，理事会应采取必要措施，确保在 CORSIA 和《巴黎协定》规定的国家自主贡献之间不发生重复计算减排量的情况。

18.17 在 WP/427 号文件中，埃及、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、苏丹、突尼斯、阿拉伯联合酋长国、也门在阿拉伯民用航空组织（ACAO）的支持下，表示支持继续实施 CORSIA，同时指出继续实施 ACT-CORSIA 方案的重要性，并解释了其对于修改某些 CORSIA 设计要素的看法。文件尤其支持采用 2019 年的排放水平作为 CORSIA 所有阶段（2021 年至 2035 年）的基线，并强调需要避免对国家和飞机运营人造成任何财政负担。这些国家还建议在 CORSIA 期间取消飞机运营人的个体增长系数，而只保持部门增长系数。这些国家重申其观点，即 CORSIA 是确保国际航空二氧化碳排放只计算一次的唯一全球基于市场的措施。各国还强调，需要建立一个系统的 CORSIA 定期审查方法/机制。关于“宏大目标水平”，CORSIA 的目标不与抵消要求的任何具体数额捆绑，而是旨在通过保持在基线水平（无论基线水平为何）上的净零排放实现碳中和增长目标。因此，抵消义务低于 CORSIA 通过时的预期水平不应被视为降低该机制的雄心壮志。

² 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜

³ 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，瑞典

⁴ 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国

18.18 在 WP/174 号文件中，圭亚那在阿根廷、哥斯达黎加、萨尔瓦多、多米尼加共和国、危地马拉、巴拿马和乌拉圭的支持下，强调了圭亚那通过制定国家法律基础和自愿参与 CORSIA 计划而在促进实施 CORSIA 方面取得的进展。文件还强调了小岛屿发展中国家在气候变化影响面前的脆弱性，以及继续开展 ACT-CORSIA 方案内的培训活动的重要性。

18.19 委员会注意到阿曼提交的关于其实施 CORSIA 经验的 WP/211 号信息文件；以及塞舌尔提交的关于其减少航空二氧化碳排放做法的 WP/581 号文件。

18.20 中国口头提出了对决议草案的某些修订，并要求将其附在报告之中。这些未得到大部分国家支持的修订载于本报告的附篇中。

18.21 应主席的要求，秘书处指出，理事会的提案旨在在对发展中经济体的运营人的影响方面在 CORSIA 各设计要素之间保持必要而微妙的平衡，同时确保 CORSIA 未来作为面向国际航空的唯一计划的总体雄心水平和相关性。秘书处作了以下澄清：

- a) 关于 CORSIA 基线，使用 2019 年二氧化碳排放量的百分比将影响 2035 年之前 CORSIA 的总体抵消要求方面的雄心水平及抵消的开始年份，具体取决于从 COVID 恢复的情况以及未来的增长设想。理事会提议将 2019 年排放量的 85% 作为自 2024 年起的基线是考虑到预计将从 CORSIA 第一阶段开始实施抵消；和
- b) 关于部门和个体增长系数，秘书处解释说，这些系数的使用决定了 CORSIA 下的总抵消量将如何分配给每个飞机运营人。理事会提议在 2021-2032 年期间对部门使用 100% 的系数，在 2033 年至 2035 年期间对部门使用 85% 的系数以及对个体使用 15% 的系数，这些系数可以对因拟议的新的 CORSIA 基线而增加的抵消要求进行平衡补偿。

18.22 委员会注意到，一些工作文件提到国际民航组织及其成员国和业界为大力实施 CORSIA 和提高自愿参加 CORSIA 的国家数量所作的努力。在这方面，委员会认识到自大会上届会议以来本组织大力实施 CORSIA 所取得的实质性进展。委员会欢迎越来越多的国家自愿参加 CORSIA，包括最新自愿加入的塞拉利昂和塞舌尔，使得参与国总数达 117，并鼓励其他国家尽快这样做。

18.23 委员会对国际民航组织 ACT-CORSIA 方案在成员国的贡献和参与下继续取得进展表示欢迎，并请各国继续参与和支持该方案。

18.24 关于 CORSIA 作为唯一全球计划的作用，委员会突出强调了 WP/371 号文件所附的大会决议案文草案第 18 段，其中明确指出“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”。

18.25 关于试行阶段后（从 2024 年到 2035 年）的 CORSIA 基线问题，委员会注意到存在各种不同的意见。一些国家倾向于在试行阶段后保持 2019 年的排放水平，直到 2035 年，而另一些国家则支持理事会关于使用 2019 年排放水平的 85% 的提案。关于从 2030 年起使用部门和个体增长系数的问题，一些国家支持理事会的提案，而其他国家则要求从 CORSIA 中完全删除个体增长系数。

18.26 委员会讨论了 WP/371 号文件所附的经修订的大会 A40-19 号决议，其中载有国际民航组织理事会关于试行阶段后从 2024 年至 2035 年的 CORSIA 基线（即 2019 年排放量的 85%）以及对 2030 年起所用的个体增长系数进行修订的提案。委员会认识到该提案是理事会为保持 CORSIA 各设计要素之间必要但微妙的平衡而达成的妥协，同时保持 CORSIA 的完好性和雄心水平。委员会注意到，理事会的提案提供了一个中间立场，以尽量平衡地处理各国的不同意见。

18.27 关于未来对 CORSIA 的定期审查，一些国家支持某个国家的提议，即更新大会决议案文草案的第 17 段，要求理事会为开展审查制定方法和时间表。其他国家认为，虽然此项提案是一个好主意，但它们更愿意维持现有的大会决议案文草案。

18.28 在审议 WP/371 号文件附录中提议的关于 CORSIA 的大会 A40-19 号决议修改稿时，委员会虽然注意到一些国家表达了保持大会决议案文草案不变的意见，但商定，作为一种折中方案，将修改大会决议案文草案的执行部分第 17 段，要求理事会为未来开展 CORSIA 定期审查界定方法和时间表，但条件是这将对案文所做的唯一修改。此项修改将使理事会能够为其未来开展 CORSIA 审查制定必要的方法和时间表。会议以鼓掌方式接受了这项决定。

18.29 委员会同意建议大会通过以下决议：

**决议 18/1：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、其气候和环境委员会（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》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册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 年有 88 个国家、2022 年有 107 个国家，而 2023 年有 115 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；

忆及理事会（2020 年 6 月）关于在试点阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施国际航空碳抵消和减排计划相关设计要素（即：国际航空碳抵消和减排计划基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）的决定，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；

认识到在航空环境保护委员会的技术援助下，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，包括对 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景在试点阶段之后对国际航空碳抵消和减排计划基线的影响的分析；

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》，并承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；

还承认《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 A41-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——一般规定、噪声和当地空气质量和 A41-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——气候变化取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 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. 承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. 还承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 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. 承认各国，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) 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 2021 年至 2023 年的部门增长因子 = (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的总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量，2024 年至 2035 年的部门增长因子 = (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的总排放量的 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；
- c) 其中 2033 年至 2035 年的飞机运营人增长因子 = (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 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人排放量的 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；
- 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) 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；
 - 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；
- v) 2033 年至 2035 年，85% 部门部分和 15% 个别部分；
- 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 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，并要求理事会为开展此类审查制定方法和时间表。除其他外，定期审查应包括：

- 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；

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（CCR），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，并在气候和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》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《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。

附篇

对国际民航组织理事会提交的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）的修订

（由中国提交）

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、其气候和环境委员会（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；

欢迎注意到附件 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；

还欢迎注意到《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》第二版的发布；

欢迎注意到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成员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册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 年有 88 个国家、2022 年有 107 个国家，而 2023 年有 115 个国家；

认识到公平、公正的实施做法和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；

忆及理事会（2020年6月）关于在试点阶段使用2019年排放量而不使用2020年排放量来实施国际航空碳抵消和减排计划相关设计要素（即：国际航空碳抵消和减排计划基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）的决定，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；

认识到还忆及在航空环境保护委员会的技术援助下，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，包括对COVID-19大流行病及其二氧化碳恢复情景在试点阶段之后对国际航空碳抵消和减排计划基线的影响的分析；

注意到航空业反对分散的涉及第三方航空器运营人的单边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，反对可能是分散的涉及第三方航空器运营人的单边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》，并承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；

还承认《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 A41-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 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 A41-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 — 气候变化取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 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. 承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. 还承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航空可持续增长;

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航空可持续增长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, 请各国制定自主确定的计划, 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, 以便为国际民航组织商定的全球理想目标做出贡献, 同时考虑到各国共同但有区别的责任及其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. 承认各国, 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, 认识到发达国家应为其航空业制定更加雄心勃勃的绝对减排目标, 以抵消发展中国家航空运输增长导致的排放增加, 从而最大限度地减少市场扭曲;

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) 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，理事会将根据国际航空基于市场的措施（MBMs）的设计、实施和审查方面的指导原则，每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施情况，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 届会议上决定并进一步决定大力鼓励从 2021 年起按如下方法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，虽然每个参与国可能在其自主确定的国际航空碳抵消和减排计划实施计划中通过并公布计算方法：

- 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 2021 年至 2023 年的部门增长因子 = (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的总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量，2024 年至 2035 年的部门增长因子 = (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的总排放量的 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；
- c) 其中 2033 年至 2035 年的飞机运营人增长因子 = (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 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人排放量的 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；
- 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) 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；
 - 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；
 - v) ~~2033 年至 2035 年，85% 部门部分和 15% 个别部分；~~
- 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 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，并要求理事会为开展此类审查制定方法和时间表。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织全球理想目标的进展；该计划对各国和所有国家特别是发展中国家及其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，以避免拼凑重复的涉及第三方航空器运营人的单边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) 理事会考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（CCR），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，并在治理委员会（GC）、气候和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理事会通过在各国的推动下设立一个专家咨询委员会，启动一项对各国自主确定的国际航空碳抵消和减排计划的实施计划进行技术审查的方案或机制，并提出改进建议供各国审议。任何国家，只要没有执行这些建议，不得指控其违反本决议；
- g) 成员国继续改进其自主确定的国际航空碳抵消和减排计划的实施计划，包括根据附件 16 第 IV 卷规定的要求采取必要行动，基于其本国情况和各自的能力制定国家政策和监管框架，同时认识到需要支持发展中国家有效实施国际航空碳抵消和减排计划；

20. 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和/或经各国认可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 届会议上决定决定国际航空碳抵消和减排计划将优先采用符合上文第 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》及其《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 —