



大会第 37 届会议
执行委员会

议程项目 17: 环境保护

国际航空与气候变化 —— 大会决议提案

(由秘书长提交)

执行摘要	
<p>本文件介绍了秘书长的一项大会决议提案，用以替代大会 A36-22 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”附录 I 至附录 L，以便利大会期间开展审议。</p> <p>行动：请大会审议附录所载关于国际航空与气候变化的大会决议的各项要素，用以更新 A36-22 号决议附录 I 至附录 L。</p>	
战略目标:	本工作文件涉及战略目标 C：环境保护 —— 将全球民用航空对环境的不利影响减至最小。
财务影响:	本文件提及的活动，将在 2011 年至 2013 年方案预算和/或通过预算外捐助的可用资源内进行。
参考文件:	A37-WP/21 号文件：民用航空与环境 A37-WP/22 号文件：联合国不影响气候之举措 A37-WP/23 号文件：航空与代用燃料 A37-WP/24 号文件：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 A37-WP/25 号文件：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 A37-WP/26 号文件：航空器噪声与排放的当前和未来趋势 A37-WP/27 号文件：联合国其他机构的发展情况 Doc 9902 号文件：《大会有效决议》（截至 2007 年 9 月 28 日）

1. 引言

1.1 国际民航组织大会在第 36 届会议上，通过了 A36-22 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”。从那时起，国际民航组织及其成员国与航空业携手，在国际航空与气候变化的各个方面均取得了重大进展。这项工作除其他事项外使国际航空部门成为首个也是唯一的就处理其二氧化碳排放的目标而制定了全球协调一致的协议的部门。

1.2 理事会提交的 A37-WP/25 号文件，介绍了本组织为响应 A36-22 号决议提出的关于本题目的要求而采取的各项行动。为了拟定关于国际航空与气候变化的决议草案，理事会开展了大量的讨论，但是，未能就一份提交大会审议的决议草案达成一致。

1.3 本文件是根据国际民航组织秘书长的全责及权限，为大会拟定并提交给大会的。文件根据大会第 36 届会议以来国际民航组织就国际航空与气候变化业已取得的进展，以及本组织关于这一题目的近期讨论，包含了一项用以替代 A36-22 号决议附录 I 至附录 L 的决议的各项要素。

2. 高级别环境会议之后的发展情况

2.1 自 2009 年 10 月举行的国际航空与气候变化高级别会议（HLM-ENV）以来，本组织开展了进一步的行动，在国际航空与气候变化领域取得了以下进展：

- a) 2009 年 11 月举行的航空与代用燃料会议（CAAF），核准了使用可持续的航空代用燃料，尤其是在短期至中期使用现成燃料，作为削减航空排放的重要手段；会议还通过了一个为航空开发和部署此类燃料的全球框架。许多飞行测试及燃料合格审定工作，均证明现成代用燃料从技术上讲是妥善的解决办法，不需要对航空器或输油基础设施进行任何改变。今后的挑战与监管和财务框架有关，需要确保以及及时的方式和充足的数量提供给航空使用（参见 A37-WP/23 号文件）；
- b) 2010 年 2 月举行的航空环境保护委员会第八次会议（CAEP/8），审议了其量化全球航空系统的环境影响的工作，并更新了技术、运行方面的标准和指导以及基于市场的措施，以便处理各种影响。根据高级别环境会议的建议，航空环境保护委员会第八次会议商定了一项计划，制定一项航空二氧化碳排放标准，供 2013 年举行的航空环境保护委员会第九次会议审议（参见 A37-WP/21 号文件）；和
- c) 2010 年 5 月举行的国际民航组织航空与气候变化专题讨论会，为在技术、运行和经济解决办法方面共享信息和交流看法提供了一次机会，这对于处理航空与气候变化方面的全球努力至关重要，并为大会期间的顺利讨论和决策铺平了道路。一些国家的代表明确了一系列共同主题，这可以用作基础，以决定纳入提交给国际民航组织的国家行动计划的要素。与会者介绍了气候变化，包括海平面升高、降水量变化以及风暴对航空运行绩效，和对与机场有关的基础设施的潜在影响，并强调了开展进一步研究，以便评估潜在影响的必要性。来自银行业的一些代表介绍了航空方面的融资举措和机会。

2.2 如 A37-WP/25 号文件所述，理事会主席组建了一个非正式小组，协助他准备关于国际航空与气候变化的大会决议草案。小组于 2010 年 3 月和 6 月开会，着重处理高级别环境会议所要求的能取得更大进展的三个关键问题，即：

- a) 超越 2050 年实现年燃油效率改进 2% 的全球目标，探索更宏大的中期和长期目标的可行性，其中包括碳平衡增长和减排；
- b) 制定国际航空基于市场措施的框架；和
- c) 仔细研究援助发展中国家的措施，和便利获得财务资源、技术转让和能力建设的措施。

2.3 此外，小组讨论了将新的要素纳入决议草案的办法，包括如何反映出在开发和部署可持续的代用燃料方面的长足进展；如何处理进行调整适应的这一潜在需要，以应对气候变化对国际航空运行及相关基础设施的影响；以及如何反映出国际民航组织与联合国碳平衡举措相关的工作（见 A37-WP/22 号文件）。

2.4 在对非正式小组的讨论作出结论时，主席强调并且小组所有成员也同意，在国际民航组织主持下开展的关于国际航空与气候变化的工作应当以下列四个关键前提为基础：

- a) 不对单个国家分配义务。国际民航组织将把国际航空业作为一个整体来处理其排放问题，而不会处理单个国家的任何具体义务或其国内航空；
- b) 国际民航组织作出的任何决定不应当影响《气变公约》下的原则或谈判。赋予国际民航组织和《气变公约》的任务截然不同。国际民航组织仅处理国际航空问题，这是全球性的，而《气变公约》一直在处理来自所有其他国内行业的排放问题；
- c) 不会作出任何决定来限制或影响国际航空按照《芝加哥公约》的规定进行可持续发展；和
- d) 以《芝加哥公约》的原则和规定为基础，确定适用于所有人的全球解决方案。

2.5 理事会在其第 190 届会议第 12、13 和 14 次会议上，审议了大会决议草案，着重于自高级别环境会议以来工作取得更大进展的领域，尤其是关于中期目标和基于市场措施的规定。主席再次强调了以上第 2.4 段所述的四个关键前提，并得到各理事国的确认。

2.6 关于中期目标，在理事会的前一天，秘书处、一些成员国和航空业代表向理事会提供了他们进行的关于国际航空业更宏大的目标的可行性研究。在理事会，许多理事国表示他们支持附录中第 5、6 和 7 执行段落的拟议案文，而有些理事国表示他们不能同意现有形式的案文。

2.7 关于基于市场的措施，理事会讨论了基于市场措施的原则，以及关于制定全球计划的规定。不幸的是，理事会在多数原则上未能得出一个折衷案文，理事会商讨的案文多数仍在方括号中。附录中第 14、15 和 16 执行段落的拟议案文是为了打下基础，便利大会期间在制定可获得同意的案文方面取得进展。

2.8 关于附录中第 10、11 和 12 执行段落的拟议案文，其中涉及各国制定并向国际民航组织提交行动计划，秘书处正考虑在 2011 年早期的地区讲习班上，通过交换关于各国已经采取的行动的信息，并讨论就此题目制定国际民航组织指导材料，为各国制定行动计划提供援助。

3. 做法

3.1 在制定附录所载的决议草案案文时，做了一切努力来注明参考资料，说明了每个拟议段落是引用或基于过去的哪个协议和最近的讨论。参考资料包括：

- a) 高级别环境会议的宣言和建议：附录中分别称为“**HLM-DEC**”和“**HLM-REC**”；
- b) 航空与代用燃料会议（CAAF）的宣言和建议：附录中分别称为“**CAAF-DEC**”和“**CAAF-REC**”；和
- c) 大会 A36-22 号决议：附录中称为“**A36-22**”。

3.2 因此，决议草案是为了协助大会期间的审议。

4. 拟议行动的财务影响

4.1 附录中的某些拟议案文，将为理事会和秘书处带来新的工作。秘书处所涉及的工作，预期将在 2011 年—2013 年方案预算草案的可用资源范围之内进行。然而，目前难以确定在多大程度上将需要秘书处承办其他任务，可能会需要预算外的捐助。

— — — — —

附录

供大会第 37 届会议通过的决议草案

决议 17/xx: 国际民航组织关于环境保护 — 气候变化的持续政策和做法的综合声明

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；{引自 A36-22 附录 K 序言第 1 段}

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；{引自 HLM-DEC 序言第 6 段}

鉴于《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC，气变公约)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；{引自 A36-22 附录 J 序言第 1 段}

鉴于在 1997 年 12 月《气变公约》缔约方会议通过并在 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)；{引自 A36-22 附录 J 序言第 3 段}

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，预计会由于该行业的继续发展而增长；{引自 HLM-DEC 序言第 7 段}

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，气专委)与《消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》科学评估小组协作编写的《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；{引自 A36-22 附录 I 序言第 1 段}

鉴于气专委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；{引自 A36-22 附录 I 序言第 2 段}

鉴于国际民航组织要求气专委将特别报告中的最新主要调查结论纳入 2007 年公布的第四次评估报告和拟于 2014 年公布的第五次评估报告；{引自 A36-22 附录 I 序言第 3 段，并就第五次评估报告更新}

注意到全球平均气温上升与工业化前的水平相比不得超过 2 摄氏度的科学观点；{引自 HLM-DEC 序言第 9 段}

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；{引自 HLM-DEC 序言第 5 段，与下一段倒置}

还确认《气变公约》及《京都议定书》中关于共同但有区别的责任及各自的能力并由发达国家率先的原则和规定；{引自 HLM-DEC 序言第 6 段，与上一段倒置}

认识到本决议不应首开先例或预断《气变公约》及其《京都议定书》之下的谈判结果，也不代表《气变公约》及其《京都议定书》缔约方的立场；{基于 HLM-DEC 第 3 段}

注意到 2009 年 10 月的国际航空与气候变化高级别会议（HLM-ENV/09，2009 年高级别环境会议）按照大会 A36-22 号决议，核准了《国际航空与气候变化行动方案》，其中包括以燃油效率形式体现的全球理想目标、一揽子措施以及衡量进展的方法；{第 1 部分：引自 HLM-DEC 第 1 段/第 2 部分：引自 HLM-DEC 序言第 2 段}

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，需要考虑更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；{引自 HLM-DEC 序言第 13 段}

注意到为促进航空的可持续发展需要一种全面作法，包括为减少排放而就技术和标准、运行和基于市场的措施开展工作；{引自 A36-22 附录 K 序言第 5 段}

注意到 2009 年高级别环境会议宣布国际民航组织将建立一个进程，制定国际航空基于市场措施的框架，同时顾及 2009 年高级别环境会议的结论和《气变公约》缔约方会议第十五次会议的成果，并且铭记国际民航组织大会有关决议及其附录，以便快速完成这一进程；{引自 HLM-DEC 第 5 段}

注意到 2009 年 11 月的航空与代用燃料会议（CAAF/09，2009 年航空与代用燃料会议）核准了使用可持续的航空代用燃料，尤其是在短期至中期使用现成燃料，作为削减航空排放的重要手段；{引自 CAAF-DEC 第 1 段}

还注意到 2009 年航空与代用燃料会议制定了一个国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；{引自 CAAF-DEC 第 2 段}

认识到各国对气候变化相关的挑战做出回应的能力不同，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；{引自 HLM-DEC 序言第 12 段}

确认应仔细研究援助发展中国家的措施，以及便利获得财务支持、技术转让和能力建设的措施；{基于 HLM-REC 序言第 7 段}

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）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%；{引自 HLM-DEC 序言第 11 段}

认识到有必要监测和报告气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响；{基于 C-DEC 190/4 (CAEP/8 报告) }

认识到国际民航组织在实施联合国不影响气候之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，尤其是通过开发共同方法来计算航空旅行所产生的温室气体排放；{基于 C-DEC 190/5 (A 37-WP/22) }

大会：

1. 决定本决议及 37/xx 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 一般规定、噪声和当地空气质量的综合声明，取代 A36-22 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；{基于 A36-22 第 1、2、3 段，以及 C-DEC 190/9 和 C-DEC 190/10 (A 37-WP/24) }

2. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用，处理与国际民用航空有关的环境问题，包括温室气体排放；{引自 A36-22 附录 J 第 1 段 a)}
- 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，并尽快向《气变公约》缔约方会议拟定具体方案，提出建议，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{引自 A36-22 附录 J 第 1 段 b)}
- c) 继续同参与这一领域决策的组织，尤其是同《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC，气变公约) 缔约方会议进行合作；{引自 A36-22 附录 J 第 1 段 c)，删除“科学技术咨询附属机构“}

3. 重申：

- a) 国际民航组织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，并且继续提供便于讨论针对航空排放的解决方案的论坛；和{引自 A36-22 附录 I 第 1 段 a)}
- b) 应着重强调那些将减少航空器发动机排放又不会对尤其是发展中经济体的航空运输的发展造成不利影响的政策选项；{引自 A36-22 附录 K 前言第 6 段}

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；{引自 HLM-DEC 第 2 段}

5. 还决定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，同时虑及发展中国家的特殊情况和各自能力、航空市场的成熟情况以及国际航空业的可持续发展；{基于 HLM-DEC 第 3 段和理事会的讨论}

6. 认识到虽然所有成员国都将集体力求达到上文第 5 段所述的目标，但由于在较低的排放技术、燃料和其他减缓措施得以开发和部署之前，国际航空运输量预期将继续增长，因此排放可能会增加；{基于理事会的讨论}

7. 同意在大会第 38 届会议上，根据关于实现目标的可行性所作的新研究，以及各国提供的相关信息，审查朝着上文第 5 段所述目标迈进的进展情况；{基于理事会的讨论}

8. 要求理事会就国际航空的长期全球理想目标开展进一步工作，包括探讨超出 2021 年至 2050 年全球年平均燃油效率改进 2% 的更雄伟目标的可行性，供国际民航组织大会第 38 届会议审议；{基于 HLM-DEC 第 3 段}

9. 同意上文第 4 段和第 5 段所述目标不会对单个国家分配具体义务，发展中国家和发达国家的不同情况、各自能力和造成大气中航空温室气体排放的含量的促成份额，将决定每个国家如何为实现全球理想目标做出贡献；{引自 HLM-DEC 第 4 段}

10. 鼓励各国向国际民航组织提交其行动计划，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；{引自 HLM-DEC 第 7 段}

11. 敦促那些选择拟订其行动计划的国家在 2012 年 6 月底前向国际民航组织提交该计划，以便国际民航组织可以计算实现全球理想目标的集体办法，该行动计划应包括关于各国考虑采取的一揽子措施，其中反映各国能力和情况，以及任何需要具体援助的资料；{基于 HLM-DEC 第 7 段}

12. 要求理事会协助分发关于碳平衡增长的经济和技术研究报告和最佳做法，并为各国拟订行动计划提供指导和其他技术援助，以便各国进行其必要的研究，并自愿向国际民航组织提交他们的行动计划；{基于 HLM-DEC 第 7 段和 HLM-REC 第 14 段}

13. 要求理事会考虑对那些国际航空活动量不大的国家，少量豁免向国际民航组织提交行动计划和航空二氧化碳排放的定期报告；{引自 HLM-REC 第 11 段}

14. 要求理事会在各成员国支持下，开展工作，制订一个国际航空基于市场措施（MBMs）的全球框架，包括进一步阐述附录中所列的指导原则，供国际民航组织大会第 38 届会议审议；{基于 HLM-DEC 第 5 段和理事会的讨论}

15. 敦促各国在设计新的和执行现有的国际航空基于市场措施时，遵守附件所列的指导原则，与其他国家开展建设性谈判，以便达成商定的前进办法，在有关国家进行双边和/或多边磋商并达成协议之后，执行国际航空基于市场措施；{基于 HLM-DEC 第 5 段和理事会的讨论}

16. 要求理事会在各成员国和国际组织的支持下，对全球基于市场措施计划的技术内容、环境益处、经济影响及其方法开展进一步研究，探索全球基于市场措施计划的可行性，供国际民航组织大会第 38 届会议审议；{基于理事会的讨论}

17. 认识到就短期而言，自愿碳抵消计划是一个抵消二氧化碳排放的实用办法，并请各国鼓励其愿意及早采取措施的运营人使用碳抵消，尤其是通过使用清洁发展机制（CDM）等国际公认的计划所产

生的信用额；{基于 A36-22 附录 L 第 1 段 c)和 d) }

18. 要求理事会收集因航空运输而购买的碳抵消量信息，并继续制定和分发诸如国际民航组织碳排放计算器等最佳做法和工具，以统一执行碳抵消方案；{基于 A36-22 附录 L 第 1 段 c) }

19. 要求理事会定期向《气变公约》报告国际航空的二氧化碳排放情况，作为其基于其成员国批准的信息，评估该部门在实施行动方面取得进展的贡献之一部分；{引自 HLM-DEC 第 6 段}

20. 要求各国：

- a) 推动旨在继续解决气专委关于航空与全球大气特别报告和最近公布的第四次评估报告中所指出的不确定性的科学研究；{引自 A36-22 附录 I 第 2 段 a) }
- b) 确保气专委以及其它联合国相关机构将来对气候变化所做的国际评估，包括航空器对大气引起的影响的最新信息；{引自 A36-22 附录 I 第 2 段 b) }
- c) 加快在研究和开发方面的投资，以在 2020 年之前将效率更高的技术投入市场；{引自 A36-22 附录 K 第 7 段 }
- d) 加快开发和实施节省燃料的航线和程序，以减少航空排放；{引自 A36-22 附录 K 第 14 段 b) }
- e) 加紧努力通过利用卫星技术提高空中航行效率实现环境效益，与国际民航组织合作，把这些效益带给所有地区和国家；{引自 A36-22 附录 K 第 14 段 c) }
- f) 减少法律、保安、经济以及其它制度上的障碍，以执行更具环境效益地利用空域的新空中交通管理运行概念；{引自 A36-22 附录 K 第 14 段 e) }
- g) 制定政策行动，以加速可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；{引自 CAAF-REC 第 6 段 }
- h) 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，尤其是对代用燃料的可持续性要求达成共同定义；和{引自 CAAF-DEC 第 3 段和 CAAF-REC 第 7 段 }
- i) 考虑采取措施，支持可持续的航空代用燃料的研究和开发，为新原料的栽培和生产设施投资，以及提供激励办法，以刺激可持续的航空代用燃料的商业化和使用，加快削减航空二氧化碳排放；{引自 CAAF-REC 第 20 段 }

21. 要求理事会：

- a) 为缔约国就采用旨在减少或限制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，并就减轻航空对气候变化的影响进行进一步研究；{引自 A36-22 附录 K 第 3 段}

- 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；{引自 **A36-22** 附录 I 第 4 段}
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中世界的潜在影响，继续评估各种措施的成本和收益，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；{引自 **A36-22** 附录 K 第 4 段}
- d) 为国际民航组织各地区办事处提供必要的指导和方向，帮助各缔约国与本地区的其他国家就研究、评估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；{引自 **A36-22** 附录 K 第 5 段}
- e) 争取在 2013 年制定航空器的全球二氧化碳标准；{引自 **HLM-REC** 第 2 段，经 **C-DEC 190/4** 更新（CAEP/8 报告）}
- f) 进一步仔细研究包括国际公务航空在内的相关燃油效率的衡量尺度，并制定航空器燃油燃烧的中、长期技术和运行目标；{基于 **HLM-REC** 第 13 段、**A36-22** 附录 K 第 11 段 a) 和 **C-DEC 190/4**（CAEP/8 报告）}
- g) 鼓励各成员国并邀请业界积极参加由国际民航组织促进的关于可持续的航空代用燃料的进一步工作；{引自 **CAAF-REC** 第 10 段}
- h) 采取必要步骤，其目的是考虑建立一个框架，为专门用于可持续的航空代用燃料的基础设施开发项目供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；{引自 **CAAF-DEC** 第 9 段和 **CAAF-REC** 第 19 段}
- i) 继续开发必要的工具，评估改善空中交通管理的相关效益，加强努力制定关于国际航空减排运行措施的新指南；{第 1 部分：引自 **A36-22** 附录 K 第 11 段 b)，第 2 部分：引自 **HLM-REC** 第 5 段}
- j) 使国际民航组织《全球空中航行计划》中提出的对提高燃油效率的强调落到实处，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，推动并共享在机场为减少民航温室气体排放不利影响而采取的最佳做法；（第 1 部分：引自 **A36-22** 附录 K 第 11 段 c) 款；第 2 部分：引自 **A36-22** 附录 K 第 13 段；第 3 部分：引自 **A36-22** 附录 K 第 12 段）
- k) 确定衡量/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，各国通过报告年度业务量和燃油消耗数据，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；（引自 **HLM-REC** 第 9 段）
- l) 要求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；（引自 **HLM-REC** 第 10 段）
- m) 探索在报告过程中向发展中国家提供技术和财务援助的办法；（引自 **HLM-REC** 第 14 段）

- n) 仔细研究援助发展中国家的措施，以及便利获得财务资源、技术转让和能力建设的措施，包括可能应用市场机制；（引自 **HLM-REC** 第 7 段）
 - o) 与其他有关国际机构及业界合作，监测和散发气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生潜在影响的有关信息{基于 **C-DEC** 190/4（CAEP/8 报告）}
 - p) 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，进一步制定并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{基于 **C-DEC** 190/5（A37-WP/22 号文件）}
-

附件

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) 基于市场的措施应确保与全球理想目标的相容性；
- d) 基于市场的措施应透明与简易；
- 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，国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应避免碳泄漏和市场扭曲，遵守各参与运营人之间不予歧视；
- h) 基于市场的措施应确保公平与平等地对待国际航空部门；
- i) 基于市场的措施应认识到航空燃油效率的早期成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应国际航空施加不必要的经济负担；
- k) 基于市场的措施应包括对碳市场的适当准入；
- l) 必要时，应根据以二氧化碳减排量所量度的绩效去评估基于市场措施的等效值；
- m) 基于市场的措施应包括特殊规定，包括对于在国际航空二氧化碳排放量中所占份额非常小的促成方的微量豁免规定；
- n) 基于市场的措施产生的收入，可用于与航空有关的活动，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 基于市场的措施应在一个全球框架之下建立；和
- p) 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。