



全球基于市场的措施计划高级别会议

2016年5月11日至13日，蒙特利尔

- 议程项目1： 审查大会关于用于国际航空的全球基于市场的措施计划的决议草案文本
议程项目2： 向理事会第208届会议提出的建议

自国际民航组织大会第38届会议以来关于全球基于市场的 措施计划的进展情况

(由秘书处提交)

执行摘要

本文件介绍了本组织为满足2013年国际民航组织大会第38届会议的要求，在制定用于国际航空的全球基于市场的措施（MBM）计划方面所开展的工作。国际民航组织理事会及其环境咨询小组（EAG）和全球基于市场的措施计划高级别小组（HLG-GMBM）做出了重大努力，同时航空环境保护委员会（CAEP）提供了技术投入。

此外，在2015年4月和2016年3-4月期间，分别进行了两轮涵盖国际民航组织所有地区的关于基于市场的措施的全球航空对话（GLADs），以介绍国际民航组织的相关工作情况，并使参与者了解大会关于国际航空的全球基于市场的措施计划的决议草案文本。在HLM-GMBM-WP/3号文件中概述了这两轮全球航空对话的结果。

在本组织自第38届大会以来所取得的进展的基础上，理事会于2016年4月决定由全球基于市场的措施计划高级别会议来审议大会决议草案文本（见附录）。

全球基于市场的措施计划高级别会议采取的行动载于第5段。

参考文献： Doc 10022号文件《大会有效决议》（截至2013年10月4日）

所有辅助材料将在全球基于市场的措施计划高级别会议网站上提供：

<http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

1. 引言

1.1 2013年国际民航组织大会第38届会议通过A38-18号决议（第18和19段），“决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划，并要求理事会在成员国支持下：

- a) 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《气候变化公约》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；
- b) 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机制研讨会、讲习班；
- c) 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，包括虑及下文第20至第24段规定的各种特殊情况各自能力的一种方法，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项技术、运行改进和可持续的代用燃料；和
- d) 对上文a)、b) 和c) 分段进行的工作成果提出报告，供大会第39届会议做出决定；”。

2. 环境咨询小组

2.1 在第38届大会之后，国际民航组织理事会成立了环境咨询小组（EAG），该小组由17名理事会成员和一名国际航空运输协会（IATA）的代表组成，在航空环境保护委员会提供的技术支持下，监督有关制定全球基于市场的措施计划的各项工作。环境咨询小组在2014年3月至2016年1月期间举行了15次会议。

2.2 环境咨询小组在采用“稻草人”做法上取得了初步进展，即开始时有一个关于全球基于市场的措施计划的基本提案，以期就设计要素的优缺点进行讨论和分析，从而改进稻草人提案。

2.3 环境咨询小组和理事会所要求的对稻草人提案进行的最初一组技术分析包括对以下方面的评估：未来国际航空产生的二氧化碳排放量和从2020年起实现碳中和增长的总体成本影响；为进行抵消要求分配，使用个体运营人的排放增长因子与国际航空业平均增长因子的组合的成本影响；调整各种抵消要求，如快速增长者、先行者和新加入者的抵消要求；以及技术豁免和对往返低排放国航线的豁免。航空环境保护委员会完成了初步分析，并于2014年10月向环境咨询小组第七次会议提交了相关结果。

2.4 要求在2014年底进行额外的分析，重点评估抵消要求分配的各种做法，包括：

- a) 细化提交给环境咨询小组第七次会议的技术分析，包括随着时间的推移使用可变（动态）增长因子；
- b) 采用不同的标准以及航线分类的衡量标准，分析基于航线的做法，包括航线的定义；
- c) 分析基于历史排放量的累计做法；和

d) 比较抵消要求分配的各种做法。

2.5 航空环境保护委员会完成了额外的分析并于2016年1月向环境咨询小组第十五次会议提交了全部技术分析结果。

2.6 此外,环境咨询小组随时了解航空环境保护委员会在拟订关于全球基于市场的措施计划的技术设计要素的建议方面的工作,即:监测、报告与核查(MRV);排放单位标准(EUC);和登记。2016年2月举行的航空环境保护委员会第十次会议接受了提交给会议的这些建议,将其作为委员会今后工作的依据,并且须由理事会和第39届大会就全球基于市场的措施计划做出进一步决定。

3. 全球航空对话

3.1 为了回应大会关于组织国际航空全球基于市场的措施计划研讨会、讲习班的要求(A38-18号决议,第19 b)段),国际民航组织在2015年4月和2016年3-4月结束了两轮涵盖国际民航组织所有地区的关于基于市场的措施的全球航空对话(GLADs)。全球航空对话的目的是:分享关于基于市场的措施及其在解决国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中的作用的信息;提供关于国际民航组织在制定全球基于市场的措施计划方面所做工作的最新信息;使参与者熟悉拟议的大会决议草案文本;提供机会接收来自成员国和有关组织的反馈意见;以及筹备关于全球基于市场的措施计划高级别会议和随后的第39届大会。

3.2 在HLM-GMBM-WP/3号文件中概述了两轮全球航空对话的结果。

4. 高级别小组与大会决议草案文本

4.1 2015年1月举行的环境咨询小组第十五次会议审议了大会关于全球基于市场的措施计划的决议草案文本,这是在考虑到先前环境咨询小组审议期间所取得的进展和表达的看法的基础上拟订的。

4.2 环境咨询小组第十五次会议建议成立一个全球基于市场的措施计划高级别小组(HLG-GMBM),以促进达成一致意见并完成大会关于全球基于市场的措施计划的决议草案文本,并且随后由理事会审议,此建议得到理事会的认可。全球基于市场的措施计划高级别小组由理事会18个成员国的高级别航空和/或运输代表组成,同时考虑到地域代表性。

4.3 全球基于市场的措施计划高级别小组召开了两次会议(2016年2月24日至25日和4月13日至15日)以审查大会决议草案文本,并在改进和说明草案文本的一些规定方面取得了进展。

4.4 根据在全球基于市场的措施计划高级别小组第一次会议上表达的关于应分配额外时间让成员之间进行双边和多边磋商的观点,第二次会议包括了各小组的非正式磋商会议,以期促进对具体议题可能达成一致意见:区别对待/不歧视的方法;环境的完整性和排放覆盖范围;以及义务的分配,这些与第7、8、9和12段相关。

4.5 作为小组磋商的结果，提供以下观点、想法和文字说明：

a) 第7段（分阶段实施）：

- 1) 一些成员接受该案文；
- 2) 对第7段案文就标准的选择指的是什么作了改进，具体如下：
 - a. 收费吨公里 — 广泛支持采用收费吨公里（RTK）作为标准之一，同时一些成员倾向于仅采用收费吨公里；
 - b. 人均国民总收入 — 一些成员对使用“人均国民总收入（GNI）”表示关注，并建议结合收费吨公里采用其他可能的指标，包括国际民航组织分摊比额表和联合国指数；和
 - c. 其他一些成员赞成用发达国家/发展中国家来代替该标准；
- 3) 一些成员提出最初纳入所有国家的可能做法，采用的标准允许选择退出该计划；
- 4) 一些成员支持在第7 d) 段强烈呼吁自愿加入；和
- 5) 一些成员建议采取一种基于国家确定的捐款的做法；

b) 第8段（基于航线的豁免）：

- 1) 提出了具体说明的备选案文（如附录第8段）；
- 2) 有成员要求进一步说明第8 b) 分段将包括/排除哪些航班；
- 3) 有些成员建议通过采用基于航线的做法来确定分阶段实施，整合第7和第8段；和
- 4) 一名成员建议删除整个段落或进行改写，使其与第7和第9段连贯一致；

c) 第9段（抵消要求的分配）：

- 1) 提出了说明公式的备选案文（如附录第9段）；
- 2) 一些成员建议使用2020年左右平均3年的排放量，而不是2020年的排放量，作为该计划的基准，同时确保这不会推迟实施；
- 3) 一些成员接受100%的部门做法，而其他一些成员则建议采取一种更加动态的做法，即初始采用100%的部门做法，随着时间的推移越来越多地使用个别比率；
- 4) 一些成员发现使动态做法的定时与分阶段实施的定时保持一致非常重要；和
- 5) 一名成员建议对发达国家的航空器运营人适用更高比例的抵消量；

- d) 第12段（不再重新分配豁免的排放量）：虽然对这段达成广泛的一致意见，但有些成员认为它关系到并取决于对第7、第8和第9段所做的决定；
- e) 新段落：有些成员提出关于在国际民航组织全球基于市场的措施计划之外非重复性应用国际航空二氧化碳排放量的一个新段落，具体如下：

“X. 确认各国不将国际航空纳入其本国或地区基于市场的措施，以避免在国际航空碳抵消计划之外重复应用国际航空二氧化碳排放量；”
- f) 有成员建议，强调大会决议草案文本中支持区别对待的所有规定（如附录第6、7、8、9、10、12、18和19段）；和
- g) 有些成员建议合并关于能力建设的规定（见附录第18段）。

4.6 全球基于市场的措施计划高级别小组的一些成员就上文第4.5段提到的草案文本段落以外的其他段落提出了看法；然而，由于时间有限，小组未能对这些观点做深入探讨。

4.7 全球基于市场的措施计划高级别小组认为，大会决议草案文本第7、第8和第9段仍将是重要的组成部分，对这几段仍存在意见分歧，为此，大力鼓励所有国家继续与其他国家进行双边和多边磋商，以期弥合观点并制定可能的折衷案文提交理事会和高级别会议。

4.8 理事会于2016年4月20日注意到全球基于市场的措施计划高级别小组在澄清大会决议草案文本（如上文第4.5段所述）方面所取得的进展，并决定将附录中所载的经修订的大会决议草案文本提交给高级别会议审议。

4.9 理事会还注意到就上文第4.5段提到的草案文本段落以外的其他段落提出的看法，如在草案文本的序言段中反映为解决国际航空排放正在做出的一切努力；通过加强和进一步阐述草案文本第1至第3段，需要更好地凸显取得的进展和一揽子措施的其他技术要素的优先级，以及全球基于市场的措施计划作为一个临时性排放差距填补者，为实现从2020年起碳中和增长所起的补充作用；草案文本第15段设立一个成本保障的特定阈值，和需要认识到针对第17段中的实施机制目前正在进行的进一步工作，以及相比全球基础市场的措施计划的经济层面，更加注重全球基于市场的措施计划将如何支持国际航空二氧化碳减排。

4.10 理事会还要求秘书处为高级别会议的与会者编制所有辅助材料，如大会决议草案文本的图形和说明性解释、实例以及相关数据，以阐明和帮理解草案文本；航空环境保护委员会对全球基于市场的措施计划进行的各种技术分析摘要；关于一揽子措施的所有要素方面取得的进展的背景资料。在高级别会议开幕式之前其网站将提供这些材料。

5. 全球基于市场的措施计划高级别会议采取的行动

5.1 请全球基于市场的措施计划高级别会议：

- a) 注意本工作文件中的资料；
 - b) 审查附录中所载的大会关于全球基于市场的措施计划的决议草案文本，以做进一步改进，并向理事会第208届会议提出建议。
-

附录

大会关于全球基于市场的措施（GMBM）计划的决议草案文本

（截至2016年4月20日，将提交给2016年5月11日至13日举行的全球基于市场的措施高级别会议）

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；{摘自A38-18号决议第18段的现有案文}

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《气候变化公约》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；{摘自A38-18号决议第19 a) 段的现有案文}

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 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；{摘自A38-18号决议第19 c)段的现有案文}

认识到理事会、其环境咨询小组（EAG）和航空环境保护委员会（CAEP）为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；{反映自第38届大会以来的工作的新案文}

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；{摘自A38-18号决议第19 b)段的现有案文}

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；{反映自第38届大会以来的工作的新案文}

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；{摘自A38-18号决议序言的现有案文}

认识到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抵消一次；{根据A38-18号决议附件第 f) 段的案文}

强调大会第38届会议关于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；{反映相比分散的基于市场的措施，一个全球性解决方案的背景情况}

确认《气候变化公约》及《京都议定书》中关于共同但有区别的责任和各自能力以及由发达国家率先的原则和规定；{摘自A38-18号决议序言的现有案文}

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；{摘自A38-18号决议序言的现有案文}

鉴于《京都议定书》规定了各种灵活工具（例如，清洁发展机制 — CDM），以使涉及发展中国家的项目受益；{摘自A38-18号决议序言的现有案文}

鉴于《气候变化公约》第二十一缔约方会议《巴黎协定》提供了一个新的市场机制，有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将使涉及发展中国家的项目受益；{反映《巴黎协定》的新案文}

欢迎《联合国气候变化框架公约》（《气候变化公约》）与国际民航组织秘书处在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；{关于清洁发展机制方法的新案文}

大会：

1. 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、可持续的代用燃料和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代用燃料；{一揽子措施和倾向于非基于市场的措施}

2. 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和实现全球理想目标，即自2020年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平；{认识到通过非基于市场的措施无法实现CNG2020目标}

3. 强调全球基于市场的措施计划对一揽子措施其他要素的补充作用，作为为实现全球理想目标的一个临时性排放缺口填补者，不对国际航空施加不适当的经济负担；{全球基于市场的措施对于实现CNG2020目标的补充作用}

4. 决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消计划（COSIA）形式来解决国际航空（即在一国离港，在另一国到港的航班）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，同时考虑到特殊情况和各自的能力；{全球基于市场的措施是国际航空碳抵消计划（COSIA）}

5. 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，并监测执行行动方面的进展；{在采取非基于市场的措施方面取得进一步进展}

6. 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的能力，同时尽量减少市场扭曲；{承认各国的特殊情况} — **支持区别对待**

7. 决定对国际航空碳抵消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的能力，同时尽量减少市场扭曲，具体如下：{分阶段实施} — **支持区别对待**

- a) 第一个实施阶段从2021年起适用于以下国家：
- 1) 在2018年根据其人均国民总收入（GNI）被列为高收入国的国家（按照世界银行方法计算并公布）；或
 - 2) 在2018年在以收费吨公里（RTK）表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里的1.0%以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数额排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里的80%的国家；
- b) 第二个实施阶段从2026年起适用于以下国家：
- 1) 在2018年根据其人均国民总收入被列为中高收入国的国家（按照世界银行方法计算并公布）；或
 - 2) 在2018年在以收费吨公里表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里的0.5%以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数额排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里的95%的国家；
- c) 国际航空碳抵消计划不适用于被列为最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）或内陆发展中国家（LLDCs）的国家，除非这些国家符合上文a) 和b) 分段中的标准1) 和2)；**{对最不发达国家、小岛屿发展中国家和内陆发展中国家的豁免}**
- d) 不过，鼓励那些未被上文a) 或b) 分段的规定所涵盖的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，自愿决定参加该计划；**{自愿参加}**

8. 决定国际航空碳抵消计划应适用于两国之间相同航线上的所有航空器运营人，以期尽量减少市场扭曲，具体如下：

- a) 被上文第7段纳入国际航空碳抵消计划的两国之间航线上的所有国际航班，均被国际航空碳抵消计划的抵消要求所覆盖；
- b) 被上文第7段纳入国际航空碳抵消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被免除国际航空碳抵消计划的抵消要求，同时保留简化的报告要求；和 — **支持区别对待**
- c) 未被上文第7段纳入国际航空碳抵消计划的两国之间航线上的所有国际航班，被免除国际航空碳抵消计划的抵消要求，同时保持简化的报告要求；**{尽量减少市场扭曲}** — **支持区别对待**

9. 决定从2021年起每年计算需要在特定年份由航空器运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 抵消量 = 在特定年份国际航空碳抵消计划所涵盖的运营人的排放量 × 既定年份部门的增长因子；

- b) 部门的增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消计划所涵盖的总排放量 - 2020年水平的国际航空碳抵消计划所涵盖的总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消计划所涵盖的总排放量; 和
- c) 特定年份国际航空碳抵消计划所涵盖的总排放量不包括这一年免受该计划制约的排放量; **{按100%的部门率分配, 不对快速增长者或先行者进行调整} — 支持区别对待**

10. 决定新加入者¹ 免于适用国际航空碳抵消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运营人同样方式的对待。**{新加入者} — 支持区别对待**

11. 决定, 尽管有上述规定, 国际航空碳抵消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: 航空器运营人国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到10 000公吨的; 航空器最大起飞质量 (MTOM) 小于5 700千克的; 或进行人道主义、医疗、消防作业的; **{技术豁免}**

12. 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运营人的抵消要求; **{不再分配豁免的排放量} — 支持区别对待**

13. 注意到理事会在航空环境保护委员会的技术协助下, 在建立监测、报告和核查 (MRV) 制度、制定由航空器运营人购买的排放单位的标准、以及在国际航空碳抵消计划下的登记方面所开展的工作, 并要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下, 完成其工作, 以便能够从2020年起全面实施国际航空碳抵消计划; **{监测、报告和核查, 排放单位标准, 登记 — 航空环境保护委员会的建议}**

14. 决定设立一个为期三年的遵守周期, 从2021年至2023年第一个周期开始, 在该周期内航空器运营人根据该计划协调他们的抵消要求, 并且他们每年向某一国家当局报告所需要的数据; **{遵守周期}**

15. 决定需要在国际航空碳抵消计划中提供保障, 以确保国际航空部门的可持续发展和防止由于市场失灵, 如排放单位的过度定价或对碳市场准入的限制, 给国际航空带来不适当的经济负担, 在这种情况下, 理事会应该介入审查国际航空碳抵消计划, 并考虑采取可能的手段来解决这些问题; **{成本保障}**

16. 决定国际航空碳抵消计划的设计要素适用到2035年年底, 从2022年起每三年进行一次定期审查, 包括由于通过非基于市场的措施实现全球理想目标, 是否需要暂停该计划, 以及该计划的成本影响是否会影响到航空业的可持续发展, 并在2032年年底前审查该计划是否在2035年后作任何延长; **{期限和审查}**

17. 要求采取以下行动, 以期为从2020年起实施国际航空碳抵消计划建立必要的机制:

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

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，制定关于根据国际航空碳抵消计划实施监测、报告和核查制度的标准和建议措施及相关指导材料，供理事会到2017年6月通过；**{制定监测、报告和核查规则}**
- b) 其航空器运营人承担国际航班运营的所有成员国要根据监测、报告和核查的标准和建议措施，为从2018年1月1日起实施监测、报告和核查制度制定必要的安排；**{实施监测、报告和核查规则}**

关于排放单位标准（EUC），

- 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，制定关于排放单位标准（EUC）的必要指导材料，供理事会到2018年通过；**{制定排放单位标准指南}**
- d) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，建立一个关于排放单位标准（EUC）的常设技术咨询机构，以支持成员国应用排放单位标准；**{符合条件方案}**

关于设立登记处，

- e) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持根据该计划设立登记处，编制必要的指导材料，供理事会到2018年通过；**{制定登记指南}**
- f) 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；**{设立中央登记处}**
- g) 被纳入计划第一个实施阶段的成员国，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，不迟于2021年1月1日起运作；**{为第一阶段国家设立登记处}**
- h) 新近被纳入计划第二个实施阶段的成员国，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，不迟于2026年1月1日起运作；**{为第二阶段国家设立登记处}**

关于国际航空碳抵消计划的治理

- i) 理事会根据需要，在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计划的运作，包括审查该计划的设计要素；**{治理}**

关于监管框架，

- j) 成员国采取必要行动，以确保到2020年为遵守和执行该计划建立必要的国家监管框架。**{监管框架}**

18. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要的行动，为从2020年起实施国际航空碳抵消计划提供能力建设和援助，并建立伙伴关系，包括：— **支持区别对待**

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会采取必要的行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和援助，以照顾到成员国从2018年1月1日起实施监测、报告和核查制度所需要的能力建设和援助，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；**{关于监测、报告和核查的能力建设}**
- 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；**{关于监测、报告和核查的伙伴关系}**

关于设立登记处，

- c) 理事会采取必要的行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和援助，以照顾到各国设立登记处所需要的能力建设和援助，包括从2017年起在各地组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持；**{关于登记方面的能力建设}**
- 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；**{关于登记方面的伙伴关系}**

19. 要求理事会促进国际航空碳抵消计划采用符合排放单位标准（EUC）并将使涉及发展中国家的项目受益的方案所产生的排放单位，包括清洁发展机制、新的市场机制或在《气候变化公约》下的其他方案所产生的排放单位，并鼓励各国开发航空相关的项目；**{关于采用排放单位的进一步行动}** — **支持区别对待**

20. 要求理事会探索进一步开发航空相关方法，用于各种抵消方案，包括《气候变化公约》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；**{就航空相关方法采取进一步行动}**