



国际民用航空组织

## 工作文件

A39-WP/154<sup>1</sup>  
EX/58  
9/8/16  
信息文件  
(Information paper)

### 大会 — 第 39 届会议

#### 执行委员会

议程项目22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支持

### 全球基于市场措施的分阶段施行

(由国际航空运输协会提交)

#### 执行摘要

针对国际民航组织理事会提议的关于全球基于市场措施 (MBM) 方案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 — 全球基于市场措施的方案，此工作文件提出了国际航空运输协会 (IATA) 关于分阶段施行此方案的立场，以顾及各国 (尤其是发展中国家) 的“不同国情和各自能力” (SCRC)，并尽量减少市场扭曲。

**行动：** 恳请大会在审议针对国际航空业的全球基于市场措施的方案时，考虑到本工作文件中的观点。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标E—环境保护
财务影响：	无需额外资源。
参考文件：	

<sup>1</sup>中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文版本由IATA提供。

## 1. 引言

1.1 在 2016 年 6 月于都柏林举行的国际航协第 72 届年会上，各会员航空公司促请“各国政府在国际民航组织 (ICAO) 的大会第 39 届会议上通过一个强制性的全球碳抵消机制，用具有成本效益的方式应对国际航空业的二氧化碳排放问题，并从 2020 年开始实施”，且此机制应包括推荐的一系列内容。<sup>2</sup>

1.2 国际航协认为，在认识到各国航空市场的成熟度差异的基础上，制定全球碳抵消机制时需特别考虑到各国的“不同国情和各自能力”(SCRC)，分阶段地逐步涵盖某些国家之间的航线。然而，我们同样认为，针对不同类别国家采取的标准不应造成市场扭曲；并且同一条航线上的所有承运人，无论国籍，都必须被平等地对待。

## 2. 分阶段施行

2.1 分阶段施行方案的最初阶段应仅包括某些国家之间的航线，这是建立全球基于市场的措施讨论中的关键部分。国际航协认为分阶段施行，是在认识到各国航空市场成熟度差异的基础上，顾及各国“不同国情和各自能力”的可行权宜之计。同时可尽量减少市场扭曲，也确保国际航空业的二氧化碳排放问题得到足够覆盖。

2.2 在任意一条航线上，所有的承运人应得到同等的对待。倘若仅部分承运人具有碳抵消义务，而其他承运人的义务得到豁免，在市场竞争极其激烈的民航业将会造成市场扭曲。

2.3 国际航协认为，在分阶段施行方案或豁免机制之下，部分无人承担的碳抵消义务不应被重新分配至任何已在全球基于市场措施的方案下承担了碳排放义务的承运人。

2.4 为保障全球基于市场措施方案的环境完整性，国际航空业在各施行阶段承担的碳排放比重，不应低于国际民航组织理事会工作文件 C-WP/14489 所述的现行方案。

2.5 国际航协认为，分阶段施行是对 2015 年《巴黎协议》精神的极佳体现；同时也很好地确保了平等、有差异的共同责任和顾及了各国各自能力等原则。特别是针对最不发达国家(LDC)、小岛屿发展中国家(SIDS)及内陆发展中国家(LLDC)的特别条款将限制此方案对发展中国家和新兴经济体的冲击，除非其航空市场的成熟度和竞争力可证明其被包含在内的合理性。

2.6 为使分阶段施行方案具有可操作性，需对国家订立分类标准。在审议的过程中非常重要的一点是，分类标准不得直接或间接地增加市场扭曲；也不会过分地减少国际航空业的碳排放责任。

2.7 最后尤其重要的是，分类标准必须恰如其分地按照航空活动的活跃程度订立。标准的订立可以是基于二氧化碳排放量或基于收入吨公里(RTK)，但是必须包含所有来往该国的国际航空活动，而并不单单计算该国拥有航空营运许可证的承运人的航空活动，否则无须航空营运许可证的非商业性航空活动将被排除在外。若在设定国家分类标准的过程中使用了航空营运许可证持有人的数据，须明确地表明这并不意味着非商业性的航空活动会自动被排除在全球基于市场措施的方案之外。

---

<sup>2</sup>[参见大会第39届会议 航空运输行动小组(ATAG)关于全球基于市场措施(GMBM)的文件]

### 3. 行动

3.1 恳请大会在审议针对国际航空业的全球基于市场措施的方案时，考虑到本工作文件中的观点。

—完—