



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

针对国际航空的一个全球基于市场的措施（GMBM） —
监测、报告和核查（MRV），排放单位标准（EUC）和
登记注册的相关考虑

（由国际航空运输协会提交）

概要

国际航空运输协会（IATA）赞扬自大会第38届会议以来国际民航组织为一个全球的基于市场措施（MBM）在技术、环境和经济影响以及可行选项的模式方面所开展的工作。为在2020年1月1日后全面对国际航空业施行全球基于市场措施（GMBM），本工作文件强调了对于承运人的简单性、完整性和保密性等原则的重要性；以及指出在“监测、报告和核查”（MRV），“排放单位标准”（EUC）和登记注册等几个关键要数上更多实质性工作的必要性。

行动；恳请大会注意：

- a) 本工作文件第 2.2 及 3.2 段所列关于航空器承运人的原则的重要性以及继续将“监测、报告和核查”，“排放单位标准”以及登记注册等事宜作为工作重点的重要性；
- b) 为了从 2020 年开始实施“全球基于市场措施”（GMBM），国际航空运输协会（IATA）向国际民航组织及世界各国提供能力建设及合适协助的承诺。

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：	

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由国际航协提供。

1. 引言

1.1 国际航协赞扬自大会第 38 届会议以来国际民航组织为一个全球的基于市场措施（MBM）在技术、环境和经济影响以及可行选项的模式方面所开展的工作。

1.2 国际航协支持民用航空环境保护委员会（CAEP）对于燃油使用和排放的“监测、报告和核查”以及“排放单位标准”的现有建议。

1.3 然而，我们认为“监测、报告和核查”、“排放单位标准”和登记注册的几个关键要素还需要大量进一步的工作，以使针对国际航空的一个全球基于市场的措施（GMBM）能从 2020 年开始全面实施。

2. 一个全球基于市场措施（GMBM）的燃油使用和排放的“监测、报告和核查”

2.1 一个协调一致的“监测、报告和核查”系统对一个全球基于市场措施（MBM）的实施是绝对必要的，它也是确保其廉洁和承运人得到平等公平待遇的关键组成部分。

2.2 然而重要的是“监测、报告和核查”的要求符合一些核心原则，特别是：

2.2.1 简单和灵活：为了提高透明度、为政府和航空器承运人降低行政成本和促进及时实施，“监测、报告和核查”的要求应该尽可能简单和具有可扩展性，以适应不同规模的承运人，同时确保数据完整性。燃油报告机制也应具有灵活性，允许承运人在一系列报告方式中选择最适合的方式。

2.2.2 透明和保密：国际航协认为将需要透明度和在全球的基于市场措施（MBM）下的数据信息的访问，以确保符合系统的要求，并确保所有参与者被平等对待。然而为符合性目的上报的燃油和排放数据的保密性必须被认可，相关信息也应尽可能的被限制在全球的基于市场措施（MBM）的必要行政使用层面。

2.2.3 可持续的替代燃油：航空器承运人采购的替代燃油应被计入排放节省里，与他们在全球基于市场措施（GMBM）下的排放和抵消义务相关联。这是国际民航组织关于气候变化的“措施篮子”的关键元素，也是全球的基于市场措施（MBM）在此篮子里将要扮演的角色。

3. 全球基于市场措施（MBM）的“排放单位标准”

3.1 国际航协对于国际民航组织在需由航空器承运人购买的排放单位方面所做的标准建议工作表示欢迎。在国际航空协看来，这些标准在确保全球的基于市场措施（MBM）环境的完整性上发挥着基础性的作用。国际航协也欢迎航空环境保护委员会提出的就相关资格标准建立临时项目评估小组（IPAG）及后续工作的建议，以方便承运人尽早采取行动、为排放单位在未来的可用和资格增加市场确定性。

3.2 在国际航协看来，航空器承运人应该有尽可能广泛的权限进入碳市场，并可以使用任何符合环境完整性和其他在国际民航组织层面被各国认可的资格标准的碳排放单位。这些应包括，但不仅限于，所有现行的或根据《联合国气候变化框架公约》将被采用的排放单位，还包括符合资格标准的自

愿碳抵消项目下的排放标准。鉴于他们在碳排放减少之外的共同利益，如符合国际民航组织设立的资格标准，降排（REDD）+ 活动应得到认可。航空公司有广泛的权限接触充足的、高质量的碳排放交易单位是非常重要的，尤其是在方案设立的初期。

4. 登记注册

4.1 登记注册是一个全球的基于市场措施（MBM）操作所需的体制结构的关键因素。鉴于开发一个足够健全的注册系统需时可达三年，国际航协希望强调尽快继续开展注册系统结构后续工作的重要性。

5. 结论

5.1 国际航协全力支持国际民航组织正在进行的“监测、报告和核查”、“排放单位标准”和登记注册的工作，并赞同航空环境保护委员会到目前为止的最终建议。然而，重要的是此项工作能继续作为优先事项，以确保这些标准和建议措施以及相关指导材料能及时出台，方便承运人和行政管理当局能为实施全球的基于市场措施（MBM）采取必要的措施。

5.2 因此，国际航协强烈支持采用标准和建议措施以及相关指导材料的要求。这是为了在 2017 年 6 月实施全球基于市场措施（MBM）下的“监测、报告和核查”系统²；为了“排放单位标准”能支持承运人在此计划下购买合适的排放单位³；为了政策和相关指导材料能支持在此计划下于 2018 年内建立登记注册系统⁴。

5.3 国际航协还强烈支持理事会工作文件 C-WP/14489 附录第 18 段里列明的提议，并请大会决定国际民航组织及各成员国应采取一切必要的行动为从 2020 年开始实施全球的基于市场措施（MBM）提供能力建设、协助和伙伴关系建立。国际航协承诺与国际民航组织及各成员国一起，除了为国际航协的会员航空公司提供协助之外，还将提供能力建设和推动计划的实施。

5.4 国际航协恳请大会注意：

- a) 本工作文件第 2.2 及 3.2 段所列关于航空器承运人的原则的重要性以及继续将“监测、报告和核查”，“排放单位标准”以及登记注册等事宜作为工作重点的重要性；
- b) 为了从 2020 年开始实施“全球基于市场措施”（GMBM），国际航协向国际民航组织及世界各国提供能力建设及合适协助的承诺。

— 完 —

² 见理事会工作文件 C-WP/14489, 附录, 段落17(a).

³ 见理事会工作文件 C-WP/14489, 附录, 段落17(c).

⁴ 见理事会工作文件 C-WP/14489, 附录, 段落17(f).