



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、标准化和实施支助

马来西亚针对用于国际航空的全球基于市场的措施（GMBM）的立场

（由马来西亚提交）

执行摘要

马来西亚注意到并支持制定一项全球基于市场的措施，即一种用于国际航班的、旨在减少国际航空部门产生的碳排放影响的全球抵消计划。马来西亚认为，国际民航组织的这一举措对于确保航空部门通过在燃料效率、空中交通管理和可持续代用航空燃料的开发方面不断进行补充性改进，继续以对环境负责任的方式运作是至关重要的。

根据《大会关于全球基于市场的措施（GMBM）计划的决议草案文本》的内容，马来西亚支持分阶段实施各成员国在协商一致基础上达成的全球基于市场的措施。此外，马来西亚还支持关于抵消义务分配的部门做法。

行动：请大会：

- a) 注意到马来西亚致力于国际民航组织通过制定用于国际航空的全球基于市场的措施（GMBM）计划，减轻国际航空碳排放影响所开展的工作；
- b) 注意到马来西亚将采取一切必要的行动，为实施全球基于市场的措施做好准备，同时请求国际民航组织提供技术援助和鼓励与其他国家合作；
- c) 注意到马来西亚建议应该在国际民航组织成员国集体协商一致的基础上实施全球基于市场的措施；
- d) 秉持各国共同但有区别的责任/各国的特殊情况和各自的能力原则以确保全球基于市场的措施将以一种公平和公正的方式充分实施；
- e) 支持根据部门排放量的增长，对抵消义务进行公平和公正分配的部门做法。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 E — 环境保护。
财务影响：	本文件中提及的活动将视 2017-2019 年经常方案预算和/或预算外捐款的可用资源情况进行。
参考文件：	全球基于市场的措施计划高级别会议—第 2 号文稿：大会关于全球基于市场的措施（GMBM）计划决议草案文本和主席之友非正式小组会议。

1. 引言

1.1 航空在马来西亚是商业与贸易的主要驱动力。马来西亚的日益工业化、出口导向和旅游业依赖型经济，使马来西亚航空部门得以持续增长和迅速发展。航空促进了贸易、扩大了出口市场、增进了旅游业。

1.2 然而，马来西亚认识到，气候变化是当今全人类面临的一个共同挑战，是一个需要国际航空界合作解决的全球性问题。国际民用航空约占全球二氧化碳排放量的 1.2%，这一份额预计随着航空部门的发展而增长。因此，减轻气候变化的影响是一项必须由社会和行业各个方面来承担的责任。

1.3 正如于 2013 年 7 月向国际民航组织提交并于 2016 年更新的马来西亚《减少航空部门温室气体排放国家行动计划》中所确认的，马来西亚民航部和交通运输部致力于支持国际民航组织的航空环境保护工作和政策。《国家行动计划》的实施包括，除其他外，采取关键措施减少马来西亚航空运输部门产生的排放和应用全球基于市场的措施（GMBM）。

1.4 马来西亚积极参与了最近国际民航组织举行的关于制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划的双边和多边讨论，包括 2016 年国际民航组织全球航空对话（GLADs）和 2016 年 8 月召开的主席之友非正式小组会议，以促进在即将举行的国际民航组织大会第 39 届会议期间达成一项协议。马来西亚对环境咨询小组（EAG）和高级别小组在国际民航组织理事会指导下在全球基于市场的措施方面取得实质性进展也表示欢迎，并对国际民航组织理事会主席为在大会第 39 届会议上取得积极成果而发挥的领导作用表示感谢。

1.5 通过本文件，马来西亚希望阐明其就理事会提交的大会关于全球基于市场的措施计划的决议草案文本所持的立场。我们强烈认为，应该在国际民航组织成员国协商一致的基础上实施全球基于市场的措施，因为集体做出的决定往往更加有效，会产生更好的结果。我们想对先前的会议所讨论的一些悬而未决的关键方面加以强调，其中包括：责任区分；抵消义务的分配；监测、报告和核实；以及能力建设和援助。

2. 责任区分

2.1 马来西亚承认，气候变化是所有国家都需要解决的一个全球性挑战，包括按照我们共同但有区别的责任和各自能力（CBDR-RC）来应对国际民用航空产生的排放。各国对制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划，例如对共同但有区别的责任、管理简化、透明度和环境的完整性等问题有着不同的观点和关切。

2.2 马来西亚认为，秉持公平和机会均等的原则应该确保管理简化和尽量减少市场扭曲。它可建立起一座桥梁和提供一种可以跨越以前被视为鸿沟的问题，使每个成员国的不同关切得到解决的解决方案。因此，马来西亚认为，全球基于市场的措施应该考虑到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自的能力（SCRC）。建立一个适当的机制来管理这一跨越各个部门的问题将有利于所有成员国。

3. 抵消义务的分配

3.1 在先前环境咨询小组的工作和高级别会议上，已对抵消要求的分配进行了全面讨论，包括审议了部门做法、单个做法和动态做法。确实有必要对抵消义务进行均衡的分配，这样可避免市场扭曲和不歧视特别是发展中国家不断增长的航空公司。

3.2 关于抵消要求的分配，马来西亚认为，部门做法提供了一种以部门排放量的增长为基础的最公平的分配。这是一个简单和更加公平的方法，它也避免了对诸如先行者或快速增长者的复杂调整。它旨在使发展中国家增长较快的运营人不因在更成熟的航空市场中增长较慢的航空公司的利益而受惩罚。每个运营人的义务将与其排放量的大小成正比，因为根据100%的部门做法，他们中的每个人都需要在任何给定年份内，按相同的比例抵消其排放量。

4. 监测、报告和核查（MRV）过程

4.1 为了实施全球基于市场的措施，对于我们来说，重要的是在2021年之前与其他国家一起做好准备参与监测、报告和核查（MRV）制度过程。各国将需要相互学习以及需要国际民航组织的支持和援助，以支持实施全球基于市场的措施，包括组织研讨会和培训，并在需要时促进提供财政支持。

5. 能力建设和伙伴关系

5.1 马来西亚相信，国际民航组织和成员国将在促进能力建设和建立伙伴关系方面认真采取一切必要的行动，以确保在实施全球基于市场的措施中将注重管理简化、透明度和环境的完整性。

6. 结论

6.1 请大会：

- a) 注意到马来西亚致力于国际民航组织的工作及支持制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划；
- b) 注意到马来西亚将采取一切必要的行动，为实施全球基于市场的措施做好准备，同时请求国际民航组织提供技术援助并鼓励与其他国家合作；
- c) 注意到马来西亚建议应该在国际民航组织成员国集体协商一致的基础上实施全球基于市场的措施；
- d) 秉持各国共同但有区别的责任/各国的特殊情况和各自的能力原则，以确保全球基于市场的措施将以一种公平和公正的方式充分实施；
- e) 支持根据部门排放量的增长提供最公平的责任分配的部门做法。