



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

关于航空环境保护委员会 (CAEP)
就详细研究国际航空全球基于市场措施的监测、
报告和核查 (MRV)、排放单位标准 (EUC) 和
登记处开展的技术工作的意见

(由智利提交)

执行摘要

为了回应国际民航组织理事会的提议，制定一份关于全球基于市场的措施 (MBM) 计划的大会决议案文：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 — 全球基于市场的措施 (MBM) 计划，本工作文件介绍了智利对于航空环境保护委员会 (CAEP) 就详细研究国际航空全球基于市场措施的监测、报告和核查 (MRV)、排放单位标准 (EUC) 和登记处开展的技术工作的意见，以及让所有国际民航组织成员国以透明的方式获悉其讨论情况的益处。

MRV、EUC 和登记处，是国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) 的核心设计要素，以及在国家一级实施该计划的基本条件，这些都要求在航空环保委员会提供技术支持的情况下加以制定。考虑到航空环保委员会的程序仅允许该委员会成员国及观察员获悉讨论情况，智利提议，航空环保委员会就这一特定事项及全球基于市场的措施未来技术工作的讨论，应该向所有国际民航组织成员国公布。

行动：请大会考虑本文件所述关于航空环保委员会开展全球基于市场的措施计划的未来工作的观点和分析。

| | |
|-------|-----------------------|
| 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 |
| | |

1. 引言

1.1 智利欢迎大会 A38-18 号决议，其中决定制定国际航空全球基于市场的措施（以下称为“GMBM”）计划，供国际民用航空组织大会第 39 届会议审议。

1.2 智利赞赏国际民航组织自大会第 38 届会议以来，为制定 GMBM 以减缓国际航空对于气候变化的影响所开展的努力，并重申其承诺，力争在大会第 39 届会议上通过一个全球基于市场的措施计划。

1.3 智利忆及，大会鼓励成员国结合考虑公平和平等竞争、不歧视、透明度、协调统一、兼容与合作等一系列基本原则，且这些原则已在制定 GMBM 时加以充分应用。

2. 讨论

2.1 任何碳市场的三大设计要素均为 MRV、EUC 和登记处。目前的提案在第 17 段中，要求理事会在由航空环境保护委员会（CAEP）提供技术支持的情况下制定这些设计要素。

2.2 一个协调统一的 MRV 系统、具有不容置疑的环境完好性的排放单位和可靠而可避免过度行政负担的登记处，是实施全球 MBM 的必须要素和确保碳市场行之有效的关键组成部分。此外，这些要素对于在国家一级实施该计划最具相关性。在这一背景下，如果所有成员国均能对其详细研究做出贡献，这将十分宝贵。

2.3 智利赞扬航空环保委员会的技术工作并理解其指导。但是，航空环保委员会的程序仅允许该委员会成员国及观察员获悉讨论情况；此外，航空环保委员会的指令规定，只有那些提名专家作为委员会成员的国家在委员会讨论过程中有权表决、提议或附议或处理修订。

2.4 另一方面，航空环保委员会观察员有权参加该委员会的讨论，但无权表决、提议或附议或处理修订。只有在连续参加航空环保委员会两个工作周期之后，一个国家的观察员如果表明做出了重大贡献，才可要求获得成员资格并能表决。

2.5 智利认为，在设计和实施 GMBM 系统的这一关键阶段，所有国家均应不受限制地获得航空环保委员会在 MRV、EUC 和登记处方面所开展的详细情况的详细情况。考虑到可用于制定和实施 GMBM 控制系统的时间十分有限，各国如果能不受限制地了解航空环保委员会在 MRV、EUC 和登记处方面提出和形成的最新信息与想法，则可缩短其自身的实施时间。

2.6 考虑到理事会应在 2018 年之前采用这些设计要素，需要在连续两个航空环保委员会的工作周期后才可获得表决权，而且只有 25 个国家（航空环保委员会成员的最大数量）能够充分参加这些讨论，那么 166 个国家则不能就这些核心要素进行商讨，即使一个国家在大会之后立即提名了一名专家。

2.7 即使理事会开放了可能性，取消了对非航空环保委员会成员国的信息制约与限制，提名将自愿加入试办阶段的国家作为观察员，但智利认为这种部分取消限制的做法仍不够，不能充分利用航空环保委员会产生的信息和想法。

2.8 从另一角度而言，获得关于 GMBM 系统的更多信息，可鼓励更多国家自愿加入试办阶段。

2.9 智利认识到在国际民航组织航空安保审计计划、商业信息等某些重大问题上进行保密的重要性，但我们也关切地注意到，有相当多的国际民航组织成员不能获得信息，了解 GMBM 这些核心设计要素的深入讨论情况。因此，如果文件中有私密信息，完全可将其分类为“保留”，而将其余信息提供给所有国家。

2.10 应该忆及，由理事会制定的航空环保委员会指令及其职权范围，仅监管专家的提名流程，而并没有设定对于其他成员查阅在讨论流程中形成的文件的限制。

2.11 获悉 GMBM 的 MRV、EUC 和登记处的讨论和详细研究情况，不仅符合透明度的原则，也是国际民航组织成员国的权利。此外，考虑到这一 GMBM 将由大会通过并将适用于其所有成员，因此，所有感兴趣的成员国均应有机会获悉航空环保委员会的信息和讨论情况。

2.12 应该提及，国际海事组织（IMO）这一类似的联合国专门机构，也在通过海洋环境保护委员会（MEPC）为减少温室气体排放而开展工作。目前，他们正在讨论制定监测船舶温室气体排放的系统。为了进行这类技术讨论，所有国家均可通过一个保密门户网站登录 IMODOCS（海事组织文件系统），其中，每个国家均可查阅海洋环境保护委员会各次会议的详细文件。

3. 结论

3.1 智利充分支持国际民航组织在航空环保委员会提供技术支持的情况下就 MRV、EUC 和登记处正在开展的工作。但是，国际民航组织或任何特设或小组就此开展的工作应该以透明的方式进行，以确保所有的讨论、文件、工作文件和相关材料均可提供给所有成员国，以使运营人和管理当局能采取必要的早期措施，实施全球 MBM。

3.2 我们提议，大会建议理事会在航空环保委员会就 MRV、EUC 和登记处开展详细研究时运用透明度的原则。