



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

国际航空运输协会对CORSIA计划的监测报告和核查以及排放单位的看法

（由国际航空运输协会（IATA）提交）

执行摘要

IATA 认可理事会自第 39 届 ICAO 大会以来在航空环境保护委员会（CAEP）的支持下所做的出色工作。我们认为，关于监测报告和核查（MRV）的标准和推荐做法（SARP）被采纳为《芝加哥公约》附件 16 的最新第 IV 卷是极其重要的。这将确保本行业在监管条例方面实现必要的统一，而且得到《芝加哥公约》第 37 条和国际民航组织大会 A39-22 号决议的承认。最重要的是，所有 ICAO 成员国必须在所有方面遵守附件 16 第 IV 卷的规定，并确保其国内法规完全符合 SARP。IATA 还赞扬理事会根据大会 A39-3 号决议第 20 段在排放单位标准方面开展的重要工作。我们相信，排放单位标准为评估抵消计划和项目类型提供了一个强有力的框架，标准的应用将在确保合乎条件的排放单位带来真正的减排和市场准入两者之间建立适当的平衡。

行动：敬请大会：

- (a) 重申在 CORSIA 计划下尽量减少市场扭曲的重要性；
- (b) 呼吁成员国根据附件 16 第 IV 卷的规定采取必要行动，遵守和执行 CORSIA 计划；
- (c) 注意到 IATA 的观点，即在确保合乎条件的排放单位的环境完整性的同时，确保飞机运营商进入碳市场的广泛渠道是重要的；以及
- (d) 注意到 IATA 的观点，即国际民航组织理事会最迟应在 2020 年就符合 CORSIA 条件的排放单位做出一致决定，这至关重要。

战略目标：	本工作文件涉及目标：环境保护
财务影响：	不适用
参考文件：	第 10075 号文件、有效的大会决议（截至 2016 年 10 月 6 日）

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由 IATA 提供。

1. 引言

1.1 IATA 认为 CORSIA 计划是本行业减轻气候变化影响的战略的一个关键因素。

1.2 IATA 认可理事会自第 39 届国际民航组织大会以来在航空环境保护委员会（CAEP）的支持下所做的出色工作。我们认识到，在制定全球一揽子计划的过程中，需要一些合理的妥协才能达成平衡的做法。因此，我们完全支持拟议的附件 16 第 IV 卷和建议实施要点。

1.3 我们认为，将监测报告和核查（MRV）的标准和推荐做法（SARP）采纳为《芝加哥公约》附件 16 的最新第 IV 卷是极其重要的。这将确保本行业在监管条例方面实现必要的统一，而且得到《芝加哥公约》第 37 条和国际民航组织大会 A39-22 号决议的承认。

2. 排放的监测、报告和核查

2.1 在大会 A39-3 号决议第 20 段，ICAO 成员国要求所有成员国根据 MRV 的 SARP 作出必要安排，以便从 2019 年 1 月 1 日起实施 MRV 系统。

2.2 确保 CORSIA 计划实施方面的一致性，不仅是防止市场扭曲的关键，也是维护 CORSIA 计划环境完整性的关键。考虑到各国可能寻求使用不同于 SARPs 的要求，我们认为这会破坏附件 16 第 IV 卷的精心结构，并产生破坏计划完整性的负面情况。

2.3 业界担心，申报与 MRV 要求不同的差异情况将导致市场扭曲，使得一些运营商通过使用更宽松的要求获得竞争优势，超越其他 ICAO 成员国管理的对手运营商。如果是影响燃料监测的基本要素，如排放因素、燃料监测方法或报告范围的那些差异情况，那么情况尤其如此。

2.4 因此，IATA 请大会重申尽量减少 CORSIA 计划下的市场扭曲的重要性，并坚决支持 A40-WP/059 号文件附录第 19 段中的措辞，即呼吁成员国按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表采取必要行动，遵守和执行 CORSIA 计划。

3. 排放单位

3.1 IATA 坚决支持理事会根据大会 A39-3 号决议第 20 段就排放单位标准开展的关键工作。

3.2 我们相信，排放单位标准为评估抵消计划和项目类型提供了一个强有力的框架，其应用将在确保合乎条件的排放单位带来真正的减排和市场准入两者之间取得适当的平衡。

3.3 根据 A39-3 号决议第 20 段，理事会仍然是决定哪些排放单位可用于 CORSIA 计划的唯一权威组织，飞机运营商可以使用理事会批准的任一或所有排放单位，这两点至关重要。这对于确保所有飞机运营商在遵守 CORSIA 计划时都使用相同的排放单位从而创造一个公平的竞争环境至关重要。如果允许运营商在向不同机构报告合规时使用不同的单位，这将不可避免地导致严重的市场扭曲。如果一个 ICAO 成员国允许使用非 CORSIA 认可的排放单位，而同时另一个国家却被限制使用某些符合 CORSIA 计划的排放单位，就可能出现市场扭曲。

3.4 确保标准及其应用始终以保证排放单位的环境完整性目标为指导，这一点也同样重要。为限制飞机运营商可用的单位数量而制定的任何其他标准都是违反大会 A39-2 和 A39-3 号决议的，因为这些决议中规定，基于市场的措施应具有成本效益，不对国际航空造成不适当的经济负担。

3.5 IATA 还支持解决重复计数风险的建议方法，即在可能发生重复计数风险的层面上解决问题。应通过验证排放单位取消报告来解决飞机运营商可能出现的任何双重使用，而其他重复计数的情况则可以通过排放单位标准要求计划来解决，计划应设立适当的措施来避免重复计数。虽然超出了 ICAO 的职权范围，我们想强调的是，IATA 认为在“联合国气候变化框架公约”缔约方会议的背景下，以强有力且有效的方式处理双重申领问题 — 即排放单位计划主办国把 CORSIA 计划下的单位减排量计入其自身的减排承诺中 — 至关重要。关于双重申领的强有力规则将给飞机运营商带来信心，保证他们使用的排放单位不会被另一方申领，并且其环境完整性得到保护。

3.6 为确保有足够数量的合格排放单位，至关重要的是，飞机运营商可以从现有抵消计划和符合 ICAO 资格标准的项目中获取多种类型的减排单位。同样重要的是，及时向碳市场通报 ICAO 的合格标准，以便飞机运营商在必要时调整其市场行为以适应资格标准。从初始投资和项目部署到认证，新项目开发和发放排放单位的前期准备时间非常重要。此外，项目开发商必须确定资格标准，并明确保证会有需求，以便为新项目进行融资和开发，或继续运营现有项目。因此，业界欢迎理事会为技术咨询机构（TAB）的运作所作的努力，并强调最迟必须在 2020 年就合乎条件的排放单位做出决定。