

ECO

十月七日
协作发布

1972年的斯德哥尔摩环境会议起，非政府环境组织在大型的国际会议上发行新闻简报 ECO 直到目前。这一期是由全球气候变化行动网络在2010年10月的天津联合国气候变化会议期间主办发行。ECO email: eco@sunlightdata.com

ECO website: <http://www.climatenetwork.org/eco> 编辑/发行: Fred Heutte 翻译: 中国NGO志愿者团队

全球基金的启示

您也许会纳闷，气候变化谈判如何从其领域获得启发？ECO环视了一圈，在抗击艾滋病、肺结核和疟疾的全球基金身上发现了一些亮点。

本周早些时候，在纽约刚刚结束了全球基金最近一次的补充会议。尽管经济衰退仍影响着世界经济的诸多方面，但捐助国已承诺在未来三年内向全球基金捐赠117亿美元，这个数字相比2008-2010增长了20%。这是个令人鼓舞的新闻，并且表明了面对危急的全球挑战，国际团体仍然有能力采取行动去应对。

对于气候谈判特别值得借鉴的是，全球基金开创了直接存取的先河。捐赠者似乎对基金的去向十分信任，至今，已有140个国家的项目受益。美国是最大的资金捐赠者，并承诺在下一阶段注入40亿美元。

此外，ECO认为全球基金在机构设立上的推陈出新，同样值得新气候基金创立者们借鉴。

首先，全球基金本身是一家行政自治的国际金融机构，在日内瓦有自己的秘书处。世界银行作为其信托机构，是全球基金与已存在机构中唯一正式关联的组织。全球基金的创立极为迅速，仅仅在决定建立此基金的六个月后就成立了秘书处，三个月后第一笔资助基金就得到了批准。

在国内，协同管理基金的关键人员是来自各阶层的保管者，他们由政府 and 民间组织、科学家、私营部门的代表组成。考虑到各阶层不同的呼声，该示例富有启发性，在发展中国家应对气候变化需要得到社会各阶层的支持与响应。

在国际上，全球基金由董事会的20名有表决权的成员运营管理，这20位成员中有14人来自政府/地方机构，另6人分别来自私营部门、私人基金会、发展中国家的NGO、发达国家的NGO和当地团体。来自国际机构的代表也是董事会的成员，但没

有表决权。这是一个应对真正全球挑战的合作团体。

当然，气候基金不能简简单单复制全球基金的模式。头一条，应对气候变化的基金很快会远远超过全球基金的每年30亿的预算。

以史为鉴，可以知兴替。例如，美国提议模仿全球环境基金创立气候基金，而且在一定程度上得到了其他国家支持，但这并不可行。建设未来气候基金的框架，应当多参谋诸如全球基金提供的那些经验和教训。

化机遇为争端

REDD+伙伴关系已经为是否及如何让利益相关方参与到决定如何让他们参与到伙伴关系讨论的过程中而头痛不已。这足以证明这些讨论比起预想中那些发生在自愿的合作关系中的讨论更具争议。

由于巴布亚新几内亚及日本的不恰当主持，原本在上周六和周日举行的，需要在UNFCCC会议之前被讨论及解决的项目被拖延到星期一和星期二。

然而，虽然事实是会议室里每个人都想先解决了这个相关利益方合作关系的问题，但是主席却用伙伴关系必须由全体一致同意为借口，一再回避让这个议题并使它停滞不前，同时转而去推动其他的议题。

围观了这个满是疯狂及日益敲响的警钟的闹剧，ECO简单指出全体共识并不代表没有异议。这并不意味着每个人都完全同意每件事，而是只要达到一个每个人都可以接受的决定就足以。也就是说，只要会议室里绝大多数人同意协议所示的条约，也就意味着大家都愿意把议程往前推进。

很多时候，公民社会采用的就是全体同意的原则，并且知道如何利用这些原则去应对不同的问题，就像REDD需要合作解决方案，代表也需要提升自身能力，了解其他需要掌握的事。包括那些多年在森林及土地问题上工作的实践经验。公民社会能够，并且在REDD+伙伴关系进程的成为有益贡献，为何合作主办方不把他们的参与看作是一个机会呢？



— 350.org/Anna Collins

350.org 资助了天津的“三国·智”赛跑，让来自中美印的选手为低碳经济开始比赛。每个人都可以是冠军！

下次水位再涨时

由厄尔尼诺/拉尼娜七月份在巴基斯坦引起的那场几乎毁灭性的季风洪水，再次强调了为应对气候变化所带来的灾难而确立国际风险转移机制的紧迫性。

那次水灾所波及的范围、持续的时间以及捐助人员的匮乏使得灾难应急资金远不足以以为巴基斯坦提供最及时的援助。联合国秘书长潘基文因为资金太少和太迟，约两千万巴基斯坦人民因缺乏救助而无家可归而感到惋惜。

那么如何才能在国际气候谈判中制定一个国际保险机制以应对此类事件呢？第一步要做的就是将那些能够大幅降低风险的措施与更为广泛的气候风险管理战略联系起来。

其次，就要确保有国际社会支持的保险方案能够在那些面临气候危机的国家推进适应和风险管理。而此方法需要各个国家的协作与努力。这样做的效果应包括机制和鼓励降低风险以及预备充足资金。

经验显示保险机制可以使支付更为快捷。例如在加勒比海，加勒比巨灾风险保险基金的钱就是在灾后第一个到达海地的，而人道主义援助一个月后才开始进入。

面临的一个挑战就是要确保支出的保险金被参与方政府有效及合理地利用。解决办法之一是新建国家气候变化应对基金会作为款项的接收者。孟加拉国就有这样一个由多方参与的基金（而不是政府部门）。这样一来，款项支付的形式就可以在灾难来临前设置好。此外，通过增加风险管理战略和事先支付计划的一致性与连贯性，它还能够成为广义上适应性策略的补充。

LCA 文本的第二章，第八节在考虑把国际保险建立起来，作为更广泛的应对气候变化所带来的损失和损害机制中的一个功能。毁灭性的灾难—巴基斯坦的洪灾就是一个典型的例子—突出了实施该措施的紧迫性。这类机制应该成为 UNFCCC 协商过程中适应框架中可运作的元素之一，而且应当从适应基金中得到资金支持。

最后，通过快速资金支持建立区域性试点计划将会对该机制的具体操作模式起到重要的借鉴作用。这样就能提高适应性、促进更为有效的风险管理以及对灾难频发的国家更好的给予人道主义帮助。

航运问题

有一批重要的货物要交

在2010年早些时候联合国秘书长成立的气候变化财政咨商小组(AGF)的最终报告大概是最近气候会议中最值得期待的文案之一。

我们期待着在11月AGF小组能够拿出：对于在2020年建立起每年至少一千亿美元的气候资金的关键问题给出答案，以及新的迅速增长的气候资金战略所需要的基础工作的关键部分。

但至少有一点可以确定，目前还没有某一方可以就这个问题提出简单又有效的方案，必须要找到方法把不同的工具组合起来的。

因此，注意力首先集中到那些主要的资金来源上。毫无疑问，对各种航运排放气体的收费是名列前茅的资金渠道。

对航空及海运（的排放权）进行国际间拍卖或征税，可以获得可预期的，持续的，而且是额外的公共资金来支持非附件一国家的气候行动。如果进行合理的构架，这最终能每年提供400亿美元的资金。如果没有这个，应对气候变化所需要的公共资金目标就不可能实现。

评估下其他选择，有一点非常明确，为了避免碳的排放量的漏网，必须要使用全球的基于行业的方法。在收入侧，把所有国家包括进来在经济上也是合理的。然而为了公平性的原因，必须保证发展中国家的贡献会被完全返还，关于这一点已经有不少详尽的提案。

通过不断从交通行业稳定的贡献中来增加新的资金渠道，发展中国家将获得更多适应，REDD以及其他行动的支持。

所以各位代表，当你们登上返航的班机，记得把这条消息带回你们的首都：支持开发有效的工具来从国际航行业产生气候资金刻不容缓。把必需规模的资金支持放到台面上，在目前极为重要。