



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

印度尼西亚关于航空全球基于市场的措施(GMBM)的立场

(由印度尼西亚提交)

第 1 号修改稿

执行摘要

印度尼西亚支持制定国际航空全球基于市场的措施(GMBM)计划,本文件总结了印度尼西亚关于全球基于市场的措施(GMBM)计划的大会决议草案案文内容的立场。印度尼西亚希望确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务,能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上予以削减(第 5 段);若能从国际民航组织和/或其他成员国获得技术支持,印度尼西亚愿意尽早采取行动,在第一实施阶段(2021 年)加入计划。印度尼西亚支持将抵消义务的分配从 100%的部门分配率向单个分配的做法进行动态过渡(第 9 段)。

行动: 请大会:

- a) 注意到印度尼西亚致力于国际民航组织的工作,并支持制定关于国际航空的全球基于市场的措施(GMBM)计划;
- b) 注意到印度尼西亚愿意尽早采取实施行动并加入第一阶段,同时已在国际民航组织的技术援助下制定了一项预实施方案,并将鼓励与其他国家开展合作;
- c) 确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务,能够通过使用可持续的代用燃料在单个基础上而不是通过整个部门予以削减;
- d) 支持将抵消义务的分配从 100%的部门率分配向单个分配的做法进行动态过渡;和
- e) 支持制定排放单位,使其与涉及碳减排或节省的国家碳减排/节省计划挂钩,如:森林保护(REDD+)、清洁发展机制(CDM)、合作实施等,并规定向位于发展中经济体和最不发达国家的碳减排/节省项目倾斜。

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,将根据 2017 年至 2019 年方案预算和/或预算外捐助的可用资源情况予以开展。

参考文件：	全球基于市场的措施计划的高级别会议(HLM-GMBM)第2号说贴 — 全球基于市场的措施(GMBM)计划的大会决议草案案文； CAEP/10-WP/2号文件：《其他联合国机构的发展情况》，航空环保委秘书处编拟，2015年11月9日。
-------	---

1. 引言

1.1 印度尼西亚运输部民航总局(DGCA)致力于支持国际民航组织在航空环境保护方面的工作和政策，并已通过2013年7月提交国际民航组织、后于2015年6月更新的《航空部门温室气体减排国家行动计划》对此加以肯定。

1.2 除其他事项外，实施这一行动计划还包括采取一系列关键措施，以削减印度尼西亚航空运输部门的排放，开发可持续的代用燃料和应用基于市场的措施等。

1.3 印度尼西亚积极参加了国际民航组织最近关于制定国际航空全球基于市场的措施(GMBM)计划的一系列双边和多边讨论，并于2016年主办了一场国际民航组织全球航空对话(GLADs)，以便于在本第39届大会上达成共识。

1.4 印度尼西亚希望通过本文件分享其关于由理事会提交的全球基于市场的措施(GMBM)计划的大会决议草案案文所持的立场，其中涉及关键的讨论未决领域，包括如何对待代用燃料(第5段)；分阶段实施(第7段)；抵消的分配(第9段)；和实施(第17段)。

2. 如何对待代用燃料

2.1 在2013年运输部第201号令和2015年能源与矿产资源部第12号令中，印度尼西亚已将航空包括在其国家生物能源政策和运输指标当中，旨在推动可持续的航空代用燃料在其机场的部署和供应。

2.2 印度尼西亚认为，如果全球基于市场的措施计划不能建立这样的机制，即确保将使用代用燃料所产生的净排放收益计入通常将为这种燃料支付高额费用的单个运营人，则国家政策和业界的努力会受到很大打击甚至会付诸流水，因为对国家利害攸关方没有任何积极的影响。

2.3 因此，大会决议应确保全球基于市场的措施计划将顾及运营人在某一特定年内的排放抵消义务，能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上予以削减，而不是通过采用部门做法分配此种收益。

3. 分阶段实施(第7段)

3.1 印度尼西亚支持分阶段参加这一计划：2021年和2026年两个阶段。

3.2 使用收入吨公里 (RTK) 之类的具体衡量基准来决定参加这一计划的阶段, 这种办法提供了准确性和明确性, 但是由于可能难以就适当的衡量基准达成一致以确保充分的覆盖面和环境完好性, 因而印度尼西亚支持在第一阶段采用一种以选择参加(自愿性)为基础的更为务实的做法; 它还支持这一计划中未在第一阶段加入的所有其他国家将在第二阶段加入。

3.3 对于是否在第一阶段加入, 国家的决定可基于其参加的就绪度和能力, 以及其航空活动水平等其他因素。印度尼西亚认为, 发达经济体无论如何都应被视为有能力加入全球基于市场的措施计划第一实施阶段。

3.4 印度尼西亚愿意与其他成员国一道, 在全球应对气候变化的碳减排项目的努力范围内, 通过尽早采取行动, 并在计划的第一实施阶段(2021 年)加入, 展示其对国际民航组织的承诺。

3.5 印度尼西亚亦将积极地促使和鼓励其他发展中经济体在准备就绪、具备能力时也加入第一实施阶段, 并提议制定一个框架, 请国际民航组织、发达经济体和多边组织、国际金融机构和其他利害攸关方提供技术援助和能力建设, 以支持有效实施。

3.6 印度尼西亚还支持目前决议草案所预期的对某些成员国的豁免。

4. 抵消的分配(第 9 段)

4.1 印度尼西亚认为, 对于抵消要求的分配, 部门做法和/或单个做法对于业界均既有好处又有不便, 因此支持采用一种动态流程, 随着计划的推行, 从最初的部门做法过渡到单个做法。

5. 实施(第 17 段)

5.1 印度尼西亚承诺将做出特别努力, 力争在 2021 年之前建立全球基于市场的措施计划的基础设施(国家政策和规定、组织和管理、手册和标准操作指导、数据库和软件, 等等)和人力资源, 以加快和协调全球基于市场的措施计划的实施, 包括确定监测、报告和核查(MRV)系统的试点, 以帮助国际民航组织和其他成员国查明挑战, 分享经验教训, 以支持在其他国家的进一步实施。

5.2 印度尼西亚还欢迎与其他成员国就开发和实施 MRV 系统结成伙伴关系, 并提供支持以便利合作, 尤其是在地区一级。

5.3 关于全球基于市场的措施计划系统规定的合格排放单位, 虽然印度尼西亚同意在符合商定的质量要求的前提下, 运营人应可自由选择最具成本效益的抵消, 但仍然提议大会支持制定排放单位, 使其与涉及碳减排的国家碳减排计划挂钩, 如: 森林保护(REDD+)、清洁发展机制(CDM)、合作实施等, 并规定向位于发展中经济体和最不发达国家的碳减排项目倾斜。

5.4 印度尼西亚还支持全球基于市场的措施计划排放单位应与《联合国气候变化公约》一致。

6. 结论

请大会：

- a) 注意到印度尼西亚对国际民航组织工作的承诺，及其对制定有关国际航空的全球基于市场的措施(GMBM)计划的支持；
- b) 注意到印度尼西亚愿意尽早采取实施行动并加入第一阶段，同时已在国际民航组织的技术援助下制定了一项预实施方案，并将鼓励与其他国家开展合作；
- c) 确保运营人在某一特定年内的排放抵消义务，能够通过使用可持续的代用燃料在单个的基础上而不是通过整个部门予以削减；
- d) 支持将抵消义务的分配从 100%的部门分配率向单个分配的做法进行动态过渡；和
- e) 支持制定排放单位，使其与涉及碳减排或节省的国家碳减排/节省计划挂钩，如：森林保护(REDD+)、清洁发展机制(CDM)、合作实施等，并规定向位于发展中经济体和最不发达国家的碳减排/节省项目倾斜。

—完—