

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

ПОЗИЦИЯ ИНДОНЕЗИИ В ОТНОШЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР (GMBM) ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Индонезия поддерживает создание системы глобальных рыночных мер (GMBM) для международной авиации, и в настоящем документе содержится краткое изложение позиции Индонезии в отношении содержания *текста проекта резолюции Ассамблеи о системе глобальных рыночных мер (GMBM)*. Индонезия хотела бы обеспечить возможность уменьшения компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии за определенный год за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе (пункт 5); Индонезия готова принять своевременные меры путем присоединения к системе на первом этапе ее внедрения (2021 год), если ИКАО и/или другие государства-члены окажут ей техническую поддержку (пункт 7). Индонезия одобряет динамичный переход от полностью секторального распределения компенсационных обязательств к индивидуальному (пункт 9).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению приверженность Индонезии работе ИКАО и ее поддержку разработки системы глобальных рыночных мер (GMBM) для международной авиации;
- b) принять к сведению готовность Индонезии принять своевременные меры по внедрению и присоединиться к первому этапу, а также ее просьбу об оказании ИКАО технической помощи и предложение сотрудничать с другими странами;
- c) обеспечить возможность снижения компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии за определенный год при условии использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе, а не в рамках сектора;
- d) оказать поддержку динамичному переходу от полностью секторального распределения компенсационных обязательств к индивидуальному;
- e) оказать поддержку разработке единиц эмиссии, связанных с охраной лесов (как, например, СВОД-плюс), и определить приоритетность проектов, реализуемых в развивающихся странах и наименее развитых странах.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	HLM-GMBM-Flimsy № 2: <i>текст проекта резолюции Ассамблеи о системе глобальных рыночных мер (GMBM)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Генеральный директорат гражданской авиации (ГДГА) при Министерстве транспорта Индонезии решительно настроен оказывать поддержку работе и политике ИКАО в отношении охраны окружающей среды от воздействия авиации, о чем было заявлено в Государственном плане действий по сокращению эмиссии ПГ в авиационном секторе, представленном в ИКАО в июле 2013 года и обновленном в июне 2015 года.

1.2 Осуществление такого плана действий включает, среди прочего, ключевые меры по снижению эмиссии в секторе воздушного транспорта Индонезии, разработку устойчиво производимых альтернативных видов топлива и применение рыночных мер.

1.3 Индонезия принимала активное участие в двусторонних и многосторонних обсуждениях, проводимых в последнее время ИКАО, относительно создания системы глобальных рыночных мер (GMBM) для международной авиации и в 2016 году провела один из Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD) ИКАО, в целях оказания содействия выработке единого мнения на 39-й сессии Ассамблеи.

1.4 В данном документе Индонезия хотела бы ознакомить со своей позицией относительно представленного Советом *текста проекта резолюции Ассамблеи по системе глобальных рыночных мер (GMBM)*, некоторых оставшихся ключевых вопросах для обсуждения, включая порядок обращения с альтернативными видами топлива (пункт 5), поэтапное внедрение (пункт 7), распределение компенсаций (пункт 9) и внедрение (пункт 17).

2. ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ С АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ ВИДАМИ ТОПЛИВА (ПУНКТ 5)

2.1 Индонезия распространила на авиацию свою национальную политику и целевые показатели использования биоэнергетики в сфере транспорта в интересах содействия развращиванию производства и поставкам устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива в свои аэропорты.

2.2 Если в системе GMBM не будет предусматриваться механизм, обеспечивающий получение чистой с точки зрения эмиссий выгоды от использования альтернативных видов топлива конкретными эксплуатантами, которым, как правило, придется платить больше за такие виды топлива, национальная политика и усилия отрасли могут быть сведены на нет или даже повернуты вспять из-за отсутствия положительного эффекта для национальных заинтересованных сторон.

2.3 Поэтому в резолюции Ассамблеи должна предусматриваться возможность снижения компенсационных обязательств эксплуатанта по эмиссии за определенный год при условии использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе, а не путем распределения таких выгод на основе секторального подхода;

3. ПОЭТАПНОЕ ВНЕДРЕНИЕ (ПУНКТ 7)

3.1 Индонезия поддерживает поэтапное участие в системе, предусматривающее две фазы: с 2021 и с 2026 года.

3.2 Использование специальных показателей, таких как коммерческий тонно-километр (КТК), для определения степени участия в системе обеспечит точность и наглядность, но из-за возможных трудностей в достижении согласия относительно подходящих показателей, обеспечивающих достаточный уровень охвата и экологичности, Индонезия может поддержать принятие более прагматичного подхода, основанного на добровольном (необязательном) участии в первом этапе; все другие государства в системе, которые не присоединились на первом этапе, сделают это на втором.

3.3 При принятии решения относительно добровольного участия в первом этапе государства могут исходить из своей готовности и возможностей, а также других факторов, например, уровня авиационной деятельности. Индонезия полагает, что страны с развитой экономикой следует рассматривать в качестве способных участвовать в первом этапе в любом случае.

3.4 Несмотря на то, что в соответствии с первоначальным предложением Совета Индонезия может планировать участие в ГМВМ только со второго этапа, наша страна хотела бы продемонстрировать приверженность усилиям ИКАО, других государств-членов и всего мирового сообщества в борьбе с изменением климата путем принятия на себя добровольного обязательства по принятию своевременных мер и началу участия в системе на первом этапе ее внедрения (с 2021 года) в знак добрых намерений и сотрудничества.

3.5 Это также поощрит другие страны с развивающейся экономикой по возможности принимать участие в первом этапе внедрения и предлагает ИКАО, странам с развитой экономикой, международным финансовым учреждениям и другим заинтересованным сторонам оказать техническую помощь и поддержку в наращивании потенциала в интересах эффективного внедрения.

3.6 Индонезия также поддерживает освобождение некоторых государств от выполнения их обязательств, предусмотренное в рассматриваемом проекте резолюции.

4. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОМПЕНСАЦИЙ (ПУНКТ 9)

4.1 В части распределения компенсационных обязательств Индонезия считает, что как секторальный, так и индивидуальный подходы имеют свои преимущества и недостатки для отрасли, и поэтому поддерживает принятие динамичного процесса перехода с первоначального секторального подхода на индивидуальный подход по мере внедрения системы.

4.2 Если в отношении такого подхода будет достигнут консенсус, процесс надо будет определить и согласовать. С этой целью Индонезия хотела бы предложить свою поддержку любым обсуждениям по формулированию такой системы.

5. ВНЕДРЕНИЕ (ПУНКТ 17)

5.1 Индонезия берет на себя обязательство до 2021 года приложить особые усилия, чтобы подготовиться к внедрению GMBM, а также систем мониторинга, отчетности и верификации (МОВ), с тем чтобы помочь ИКАО и другим государствам-членам выявить трудности и обменяться полученным опытом в целях содействия дальнейшему внедрению в других странах.

5.2 Она также приветствует установление партнерских связей с другими государствами-членами при внедрении системы МОВ и предлагает свою помощь в организации сотрудничества, особенно на региональном уровне.

5.3 Говоря о единицах эмиссии, которые подпадают под действие системы, при том, что Индонезия согласна с тем, что эксплуатанты должны иметь возможность выбирать тот вид компенсации, который является для них самым экономичным, при условии соблюдения согласованных требований к качеству, она также предлагает Ассамблее поддержать создание единиц, связанных с программой охраны лесов (как, например, СВОД-плюс) и определить приоритетность проектов, реализуемых в развивающихся странах и наименее развитых странах.

Индонезия также поддерживает предложение о согласовании единиц эмиссии, используемых в рамках GMBM и РКИК ООН.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению приверженность Индонезии работе ИКАО и ее поддержку разработки системы глобальных рыночных мер (GMBM) для международной авиации;
- b) принять к сведению готовность Индонезии принять своевременные меры по внедрению и присоединиться к первому этапу, а также ее просьбу об оказании ИКАО технической помощи и предложение сотрудничать с другими странами;
- c) обеспечить возможность снижения компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии за определенный год при условии использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе, а не в рамках сектора;
- d) оказать поддержку динамичному переходу от полностью секторального распределения компенсационных обязательств к индивидуальному;
- e) оказать поддержку разработке единиц эмиссии, связанных с охраной лесов (как, например, СВОД-плюс), и определить приоритетность проектов, реализуемых в развивающихся странах и наименее развитых странах.