



大会 — 第 39 届会议

执行委员会

议程项目 15：技术合作

合作的价值 and 环境保护融资工具的推广

(由印度尼西亚提交)

执行摘要

本文件强调了国际合作对于印度尼西亚航空温室气体减排国家行动计划的实现所起的作用，目的在于呈现一个可能适用于其他成员国的成功的合作范例。

本文件还吁请各方注意，有必要促进对发展中经济体环境方案的制定（包括有效实施国际民航组织全球基于市场措施（G-MBM）所需的技术合作的实现）给予的资金支持。

这种技术合作应该得到各成员国及利害攸关方为国际民航组织环境基金所提供捐款的支持，并通过国际民航组织环境处（ENV）和国际民航组织技术合作局（TCB）的紧密合作和协作来实施。

行动：请大会：

- a) 注意到印度尼西亚与国际民航组织及其他国家和利害攸关方在实施民用航空环境保护措施方面的成功合作；
- b) 鼓励各成员国、利害攸关方、国际组织及其他联合国机构通过现有的国际民航组织环境基金提供资金和资源，以支持资源较贫乏的国家实施航空环境方案；
- c) 在国际民航组织制定内部规定，促使国际民航组织环境处（ENV）与国际民航组织技术合作局（TCB）为开发技术合作环境方案开展密切合作。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标E — 环境保护。
财务影响：	将根据2017 — 2019年经常方案预算和/或预算外捐款内的可用资源，开展本文件所述的活动。
参考文件：	国际民航组织大会A38-18号决议：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 — 气候变化。

1. 引言

1.1 2013年7月，印度尼西亚交通部民航总局（DGCA）向国际民航组织提交了航空部门温室气体减排国家行动计划，表明了印度尼西亚对支持航空环境保护相关全球政策作出的承诺。

1.2 上述行动计划的实施完全基于与国家及国际利害攸关方的合作。因此本文件旨在呈现一个可能适合于其他国家的成功的合作范例。

1.3 为实施其国家行动计划，2013年印度尼西亚民航总局与国际民航组织技术合作局（TCB）就协助制定并实施用于民用航空的环境措施签署了一项协定。同时任命了一位国际专家作为项目协调员，并开始了一个为期三年的方案。

1.4 这一方案是在国际民航组织环境处的密切合作下设计完成的，其实施得到了国际民航组织技术合作局的支持。方案资金全部来自印度尼西亚交通部，该部将所需预算提供给了国际民航组织，以便预算资金可根据国际民航组织规则得到最高效的使用。

1.5 根据与国际民航组织的合作框架，国际民航组织环境处还通过民航总局人力资源能力建设研究金方案，接收了数位印度尼西亚民航总局的工作人员到国际民航组织总部学习锻炼。

1.6 在与国际民航组织技术合作局及环境局合作之初的两年间，印度尼西亚在其国家行动计划的实施方面即已取得重大进展。

1.7 印度尼西亚民航总局还推动了与其他国家和国际利害攸关方的合作举措，这些利害攸关方正在帮助其实现国家行动计划的预期目标。

2. 国际合作的價值

2.1 2015年10月23日，美国联邦航空局（FAA）与印度尼西亚民航总局签署了《推广可持续航空代用燃油及可再生能源的协定》，旨在促进可持续航空代用燃油的发展与使用，和进一步推动两国间在环境领域的合作。

2.2 各利害攸关方，尤其是航空器运营人对于上述行动计划取得成功起着至关重要的作用。印度尼西亚民航总局在计划伊始就请一些主要的国有承运人参与了计划的起草和实施。此外，国际航协作为重要的国际组织，也通过参与能力建设活动及技术评估，与印度尼西亚政府开展了密切的合作。

2.3 美国联邦航空局、国际航协与印度尼西亚还在国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）的框架下进行了紧密合作，并联名提交了数份工作文件。

2.4 此外，印度尼西亚民航总局还与航空器制造商开展合作。空中客车公司现已在实施运行改进和基于性能的导航，以及可持续代用燃油领域向印度尼西亚提供技术支持。

2.5 印度尼西亚认为，其与国际民航组织及其他全球伙伴的合作是对成功实现其国家行动计划提供的关键支持，由于有了这种合作，该计划的实施已经取得重大进展。

3. 需要调动资源来开发包括全球基于市场措施在内的环境保护方案

3.1 类似的合作计划未来将会对环境保护方案的开发 — 尤其是在发展中经济体或欠发达成员国 — 发挥重要作用。若本届大会通过了国际民航组织全球基于市场措施（G-MBM），则上述合作计划对于该措施的实施将是必不可少的，因为它需要在短时间内大规模调动资源进行技术合作。

3.2 在国际民航组织内有关开发全球基于市场措施（G-MBM）的辩论中，一些成员国提出有必要建立能够调动国际民用航空部门可用资源的机制，以资助发展中国家有环境效益的航空项目。

3.3 国际民航组织 2007 年建立了一项自愿环境基金，以应对有目共睹的预算缺口，并支持根据国际民航组织大会及其他联合国论坛通过的决定所开展的但未划拨预算来提供所需资源的环保活动。

3.4 鉴于国际民航组织所有成员国均愿为国际民航组织环境目标和工作作出贡献，而一些国家可能缺乏支持实施这些措施的资源，一种可行的融资机制可以是由国际民航组织要求各成员国、利害攸关方以及其他国际组织或联合国机构考虑到非歧视原则、国际民航组织成员国的特殊情况和各自能力（SCRC），向这一国际民航组织自愿环境基金提供捐款。

3.5 来自捐助国或利害攸关方的资源可用于经双边或多边协定决定的，但通过国际民航组织技术合作局实施的活动和方案，或授权国际民航组织决定如何对自愿捐款进行最佳利用。

3.6 印度尼西亚还认为，国际民航组织应通过国际民航组织环境处（作为确定需要实施的行动的关键机构）与国际民航组织技术合作局（作为执行机构）之间的密切合作，建立一个协调的技术合作环境方案。

4. 结论

4.1 请大会：

- a) 注意到印度尼西亚与国际民航组织及其他国家和利害攸关方在实施民用航空环境保护措施方面的成功合作。
- b) 鼓励国际民航组织各成员国、利害攸关方、国际组织及其他联合国机构通过现有的国际民航组织环境基金提供资金和资源，以支持资源较贫乏的国家实施航空环境方案。
- c) 在国际民航组织制定内部规定，促使国际民航组织环境处与国际民航组织技术合作局为开发技术合作环境方案开展密切合作。

4.2 此外，还请各成员国及观察员为实现国际民航组织 2020 年的气候变化愿景目标展开合作，并为实施各自的行动计划促进资源调动、信息交流、互相支持。上述所有努力都将是对国际民航组织为制定并实施国际民用航空领域的全球基于市场措施计划所作努力的补充。