



АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO₂

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 2

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационная отрасль признает растущую необходимость решения глобальной проблемы изменения климата и готова играть свою роль. Отрасль уверена в том, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные меры обеспечат долгосрочное решение в интересах устойчивого роста авиации благодаря согласованному инвестированию и взаимодействию отрасли и правительств. Однако отрасль понимает, что для заполнения любого остающегося разрыва в уровнях выбросов в промежуточный период могут потребоваться рыночные меры (РМ). В настоящем документе отрасль призывает государства – члены ИКАО договориться о разработке и последующем принятии до 2016 года единых глобальных РМ в авиации на основе принципов, изложенных в добавлении.

Действия: Ассамблее предлагается поддержать предложения, приведенные в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

¹ Тексты на русском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация является катализатором экономического роста, жизненно важным проводником в мировой торговле и крупным всемирным работодателем. На авиацию приходится почти 57 миллионов рабочих мест и 2,2 триллиона долларов мирового ВВП. Авиация играет ключевую роль в продвижении устойчивого развития и должна оставаться безопасной и доступной экономически и физически, чтобы обеспечивать на справедливой основе мобильность всех слоев общества.

1.2 Эти блага сопровождаются воздействием на окружающую среду. В 2012 году авиация произвела 689 млн тонн CO₂, что составляет около 2 % от всемирного объема эмиссии. Авиационный сектор признает необходимость решения глобальной проблемы изменения климата и готов играть свою роль. В 2009 году авиационный сектор принял набор амбициозных обязательств на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы, в том числе нейтральный углеродный рост после 2020 года, который будет зависеть от успехов, достигнутых отраслью и правительствами в критически важных авиационных инфраструктурах и технологиях.

1.3 В 2010 году на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО были приняты следующие цели для авиации:

- глобальное среднегодовое повышение топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательное глобальное ежегодное повышение топливной эффективности на 2 % с 2021 по 2050 год, и
- всеобщая среднесрочная мировая желательная цель – удерживать глобальную углеродную нетто-эмиссию международной авиации на том же уровне, начиная с 2020 года (CNG2020).

1.4 Для достижения этих целей потребуются твердые обязательства всех заинтересованных сторон, в том числе правительств и неправительственных организаций, совместно реализующих стратегию, содержащую четыре основных элемента: усовершенствованные технологии, более эффективная эксплуатация воздушных судов, совершенствование инфраструктуры и должным образом разработанные рыночные меры (PM), призванные заполнить любой остающийся разрыв в уровнях эмиссии. ИКАО должна и далее играть ведущую роль в этой работе.

1.5 Отрасль вносит свой вклад в достижение этих целей путем разработки технологий повышения топливной эффективности, например, созданием более легких материалов и более эффективных двигателей, повышением эксплуатационной эффективности, поддержкой внедрения модернизированной инфраструктуры и коммерциализацией устойчивых альтернативных видов топлива. Кроме того, отрасль также поддерживает работу над авиационным стандартом по CO₂, проводимую Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Отрасль уверена в том, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные меры обеспечат долгосрочные решения в интересах устойчивого роста авиации. Однако отрасль понимает, что для заполнения любого остающегося разрыва в уровнях

выбросов в промежуточный период могут потребоваться какие-то рыночные меры. Таким образом, РМ в авиации следует рассматривать только как часть более широкого пакета мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂, они не должны быть ориентированы на подавление спроса на воздушные перевозки или повышение общих доходов.

2.2 Любые РМ в отношении авиации должны иметь глобальный характер, сохранять добросовестную конкуренцию и учитывать различные типы и уровни деятельности эксплуатантов. Основой безопасного, упорядоченного и эффективного функционирования современной системы воздушного транспорта является высокая степень единообразия правил, стандартов и процедур. Применение односторонних мер подрывает эту основу. Особое внимание следует уделять избежанию дублирования существующих мер или наслоения мер в одном государстве или группе государств.

2.3 Многие эксплуатанты ежедневно осуществляют полеты в десятках различных юрисдикций, причем некоторые крупные перевозчики каждый день обслуживают более ста различных стран и им требуется единый пункт отчетности. Кроме того, малые эксплуатанты могут столкнуться с обременительными административными трудностями, если им придется соблюдать множество различных схем. В целях повышения прозрачности и снижения административных расходов, связанные с РМ требования к мониторингу, отчетности и верификации (MRV) должны быть максимально простыми и масштабируемыми, чтобы учитывались как крупные, так и малые эксплуатанты и обеспечивалась целостность данных.

2.4 По мнению отрасли, из трех рассматриваемых в ИКАО нормативных механизмов для возможных глобальных РМ (компенсация выбросов, компенсация выбросов с доходным компонентом и глобальный вариант системы ETS) простая схема компенсаций выбросов будет самой быстрой во внедрении, самой простой в управлении и самой рентабельной.

2.5 В июне 2013 года члены ИАТА и МСА по всему миру приняли резолюции, а КАНСО и МСДА выступили с заявлениями, призывающими государства и другие заинтересованные организации работать совместно под эгидой ИКАО для достижения соглашения о мерах по сокращению авиационной эмиссии CO₂ в рамках всеобъемлющего пакета мер.

2.6 По мере того как в ИКАО продолжается работа над комплексным предложением о единых, глобальных РМ, любые другие меры в отношении международной авиации, которые отдельное государство предлагает или продолжает применять к эксплуатантам из другого государства, должны соответствовать оговоренным принципам ИКАО, в том числе требованиям соблюдения суверенного воздушного пространства и получения согласия от государства регистрации эксплуатантов. Эти принципы должны ориентироваться на руководящие принципы, изложенные в Приложении к резолюции А37-19 предыдущей Ассамблеи ИКАО в отношении изменения климата.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Ассамблее предлагается:

- а) признать важность четырехкомпонентной стратегии по сокращению авиационной эмиссии CO₂ и призвать государства-члены ИКАО поддерживать постоянные инвестиции в технологии планеров и двигателей и внедрять

соответствующую политику и стимулирующие меры в отношении устойчивых альтернативных видов топлива, усовершенствований в управлении воздушным движением и инфраструктуре аэропорта и более эффективной эксплуатации;

- b) рекомендовать дальнейшую разработку государственных планов действий, содержащих больше информации о смягчающих мерах и их пользе, и расширение программы для подключения к ней большего количества государств для подтверждения действий правительств по сокращению эмиссии,
- c) признать взаимодополняющий и переходный характер рыночных мер в контексте четырехкомпонентной стратегии.

3.2

Ассамблее также предлагается:

- a) вновь заявить о поддержке совместной среднесрочной цели – нейтрального углеродного роста – начиная с 2020 года;
- b) создать для Совета четкий процесс разработки и принятия на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году единых глобальных РМ на основе тех принципов, которые изложены в добавлении;
- c) поручить Совету разработать стандарт ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии и оговорить принцип, согласно которого каждый эксплуатант должен сообщать о своей эмиссии только одному государству;
- d) поручить Совету создать механизм для определения приемлемых видов проверенных углеродных кредитов в рамках глобального компенсационного механизма;
- e) согласиться с тем, что авиационная эмиссия CO₂ должна учитываться только один раз и что следует избегать дублирования существующих РМ;
- f) согласиться с тем, что глобальные РМ должны учитывать разные типы и уровни деятельности эксплуатантов;
- g) договориться о сфере применения глобальных РМ, соблюдая при этом исключительную юрисдикцию каждого государства в своем суверенном воздушном пространстве, а также
- h) вновь подтвердить, что по мере разработки в ИКАО единых глобальных РМ, любые РМ в международной авиации, предлагаемые или по-прежнему применяемые какое-либо государством, должны будут соответствовать руководящими принципам по рыночным мерам, утвержденным в резолюции А37-19, в том числе элементам соблюдения суверенного воздушного пространства и согласия государства регистрации эксплуатантов.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРИНЦИПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РАМКАХ ЕДИНЫХ ГЛОБАЛЬНЫХ РМ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ДОСТИЖЕНИЕ CNG2020

1. Рыночные меры (РМ) в авиации должны рассматриваться только как часть более широкого пакета мер по сокращению авиационной эмиссии CO₂, которая не может быть достигнута одними экономически эффективными внутриотраслевыми мерами борьбы с эмиссией.
2. РМ не должны разрабатываться или использоваться для повышения общих доходов или подавления спроса на воздушные перевозки.
3. Учитывая всемирную конкуренцию в авиационной отрасли, любые согласованные правительствами РМ должны быть экономически эффективными и сохранять добросовестную конкуренцию.
4. Любая РМ в авиации должна соответствовать ключевым критериям максимальной экологической целостности, минимальных искажений в конкуренции и минимальной административной сложности.
5. Давая свое согласие на РМ применительно к авиации, только правительства могут решать, следует ли учитывать, и если да, то каким образом, особые обстоятельства и соответствующие возможности государств (SCRC). Однако, если они решат принять их во внимание, это должно быть сделано так, чтобы свести к минимуму искажения рынка при помощи равноправных условий для всех эксплуатантов на отдельно взятом маршруте.
6. Любая РМ, направленная на достижение CNG2020, должна быть простой в реализации и администрировании, а также экономически эффективной. По мнению отрасли, будет проще придерживаться этого принципа, если применять единую обязательную схему компенсаций углеродной эмиссии, а не другие предлагаемые схемы.
7. Нижеизложенные принципы определения ответственности отдельных эксплуатантов в рамках CNG2020 могут помочь заручиться коллективным обязательством отрасли в отношении CNG2020, чтобы рост отрасли после 2020 года компенсировался среди перевозчиков на справедливой и равноправной основе:
 - совместные исходные уровни эмиссии в контексте CNG2020 должны определяться в виде общей среднегодовой эмиссии за период 2018–2020 гг.;
 - исходные уровни эмиссии отдельных эксплуатантов должны определяться и фиксироваться в виде общей среднегодовой эмиссии каждого эксплуатанта за период 2018–2020 гг.;
 - следует включить положение о новых участниках схемы, предусматривающее корректировку в первые два года эксплуатации;

- ответственность отдельных перевозчиков должна определяться справедливо на основе равноправного баланса между "долей в эмиссии" (отражающей долю отдельного перевозчика в общем объеме авиационной эмиссии) и "ростом" после 2020 года (отражающим рост отдельного перевозчика свыше исходного уровня выбросов);
- при определении ответственности отдельных перевозчиков следует делать соответствующие поправки на быстрый и интенсивный рост, чтобы облегчить бремя быстрорастущих перевозчиков;
- для поощрения мер по сокращению эмиссии углерода, принятых до 2020 года, следует включить положение о наиболее инициативных участниках схемы, используя 15-летний срок установления эталонных показателей (2005–2020 гг.) в сочетании с положением о пятилетнем истечении срока для таких участников (2020–2025 гг.);
- следует произвести дополнительную корректировку для отражения любых сокращений нетто-эмиссии ниже исходных уровней отдельного перевозчика, чтобы вся отрасль могла ими воспользоваться;
- необходимо обеспечить целостность данных при помощи согласованного с отраслью стандарта ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации и независимой проверке данных о выбросах углерода;
- предоставляемые данные об эмиссии должны быть простыми, а эксплуатанты должны иметь гибкость в выборе методик отчетности;
- следует сделать обязательным цикл периодического анализа хода работ по CNG2020, чтобы оценивать надлежащее функционирование механизма и, по мере необходимости, менять отдельные его элементы и параметры.