



АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

ПОЭТАПНОЕ ВНЕДРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В ответ на предложение Совета ИКАО по тексту резолюции Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (МВМ)*", касающейся схемы глобальных рыночных мер, подготовлен настоящий рабочий документ, отражающий взгляды ИАТА на поэтапное внедрение схемы с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей Государств (в особенности развивающихся государств), сопровождаемое минимальной деформацией рынка.

Действия: Ассамблее предлагается принять во внимание взгляды, изложенные в настоящем рабочем документе, в своем обсуждении схемы глобальных рыночных мер для международной авиации.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E " <i>Охрана окружающей среды</i> "
<i>Финансовые последствия:</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал:</i>	

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 72-го Ежегодного общего собрания ИАТА, состоявшегося в Дублине в июне 2016 года, авиакомпании – члены ИАТА настоятельно призвали "правительства принять в рамках 39-й Ассамблеи ИКАО обязательный и глобальный механизм компенсаций за выбросы углерода в качестве экономической ответной меры на эмиссию CO₂ международной авиацией, который может быть внедрен с 2020 года" в соответствии с рядом рекомендованных элементов разработки.²

1.2 Позиция ИАТА заключается в том, что поэтапный подход к включению маршрутов между определенными государствами мог бы решить проблему дифференциации государств, учитывая на практике их особые обстоятельства и соответствующие возможности (SCRC), признавая, таким образом, разные уровни зрелости авиационных рынков. Однако мы убеждены, что критерии, принятые для классификации государств, не должны приводить к деформации рынка и что ко всем эксплуатантам на одном и том же маршруте нужно относиться одинаково вне зависимости от их государства происхождения.

2. ПОЭТАПНОЕ ВНЕДРЕНИЕ

2.1 Поэтапное внедрение, при котором схема изначально будет применяться только для маршрутов между определенными государствами, должно рассматриваться как ключевая сфера для дискуссии при разработке глобальных рыночных мер. ИАТА считает, что поэтапное внедрение могло бы стать реальным и целесообразным путем поиска ответных мер для SCRC и признания существования разных уровней зрелости авиационных рынков, при условии, что будет минимизирована деформация рынка и обеспечена достаточная компенсация эмиссии международной авиации.

2.2 На любом отдельно взятом маршруте всем эксплуатантам должно быть обеспечено равное отношение. Для авиационной отрасли характерна очень высокая конкуренция, и существование обязательств в части компенсаций для одних эксплуатантов на конкретном маршруте, в то время как для других эксплуатантов в отношении таких обязательств делается исключение, могут привести к деформации рынка.

2.3 ИАТА согласна с тем, что выбросы, не подпадающие под действие схемы в результате поэтапного ее внедрения или существования исключений, не должны перераспределяться для их компенсации между другими эксплуатантами, в отношении которых действуют глобальные рыночные меры.

2.4 Для сохранения экологической целостности схемы глобальных рыночных мер, пропорция эмиссии международной авиации, покрываемой на разных этапах, не должна быть ниже уровня, который предусмотрен в существующем предложении, изложенном в рабочем документе Совета ИКАО C-WP/14489.

2.5 По мнению ИАТА, поэтапное внедрение могло продвигаться далеко вперед, отражая дух Парижского соглашения 2015 года, а также принцип справедливости и общих, но дифференцированных обязательств и соответствующих возможностей. В частности, специальное положение в отношении наименее развитых стран (LDC), малых островных развивающихся государств (SIDS), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (LLDC), ограничит влияние

² [См. Общий документ по глобальным рыночным мерам А39 АТАГ]

схемы на развивающиеся и формирующиеся экономики, если степень зрелости и уровень конкурентоспособности их авиационных рынков станут основанием для этого.

2.6 В ходе обсуждения классификации государств для введения в действие поэтапного внедрения важно, чтобы критерии классификации не усилили прямую и косвенную деформацию рынка, а также не подорвали механизм компенсаций эмиссии международной авиации.

2.7 Наконец, особо важно, чтобы критерии адекватно отражали уровень авиационной деятельности. Критерии могут основываться на выбросах CO₂ или RTK, но при этом должны включать всю международную авиационную деятельность по прибытию и вылету из отдельных государств, а не только авиационную деятельность эксплуатантов, имеющих СЭ в этом государстве, иначе будут исключены некоммерческие эксплуатанты, которым СЭ не требуется. Если данные СЭ используются как критерий для классификации государств, должно быть очевидно, что это не означает автоматическое исключение некоммерческих эксплуатантов из схемы глобальных рыночных мер.

3. ДЕЙСТВИЕ

3.1 Ассамблее предлагается принять во внимание взгляды, изложенные в данном рабочем документе, в своем обсуждении схемы глобальных рыночных мер для международной авиации.

КОНЕЦ