



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 ОТРАСЛИ В ОТНОШЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР
ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ**

(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))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационная отрасль предпринимает самые активные действия, чтобы внести свой вклад в решение неотложной глобальной проблемы изменения климата. В 2009 году отрасль определила три амбициозные цели для снижения выбросов CO₂ международной авиацией и утвердила для их достижения стратегию, основывающуюся на четырех базовых элементах. Отрасль остается уверенной в том, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные меры позволят найти долгосрочные решения, чтобы обеспечить устойчивое развитие авиационной отрасли за счет партнерства отрасли и правительства. Однако мы также признаем необходимость введения глобальных рыночных мер (GMBM) для того, чтобы заполнить остающиеся пробелы в решении проблемы выбросов до тех пор, пока другие меры не начнут действовать в полной мере.

Действия: Ассамблее предлагается принять единые меры GMBM для международной авиации, принимая во внимания рекомендуемые элементы разработки, изложенные в п. 2.4.

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<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 2009 году отрасль гражданской авиации определила три глобальные цели для борьбы с ее негативным влиянием на состояние климата:

- a) краткосрочная цель по улучшению эффективности на 1,5 % в год;
- b) среднесрочная цель по стабилизации нетто-эмиссии CO₂ с 2020 года путем достижения нейтрального уровня выброса углерода;
- c) долгосрочная цель снизить вдвое авиационную эмиссию CO₂ к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года.

1.2 В 2010 году в рамках 37-ой сессии непосредственно Ассамблея ИКАО установила следующие цели для авиации:

- a) глобальное ежегодное повышение топливной эффективности в среднем на 2 % до 2020 года;
- b) желательное глобальное повышение топливной эффективности на 2 % в год в период с 2021 года по 2050 год;
- c) всеобщая среднесрочная глобальная желательная цель – удерживать глобальную нетто-эмиссию CO₂ международной авиации на одном уровне начиная с 2020 года.

1.3 Мы убеждены в том, что ИКАО по-прежнему должно играть лидирующую роль в решении проблемы негативных последствий выбросов CO₂ международной авиацией посредством совершенствования технологии, включая использование альтернативных экологических видов топлива, улучшения процесса эксплуатации, инфраструктурных мер и надлежащим образом разработанных глобальных рыночных мер, призванных заполнить какие-либо оставшиеся пробелы в решении проблемы выбросов.

1.4 В свою очередь отрасль неизменно стремится достичь поставленные цели и выделяет значительные ресурсы для разработки технологий повышения топливной эффективности, таких как применение облегченных материалов и передовые технологии создания двигателей; для повышения уровня эффективности эксплуатации и для поддержки внедрения модернизированной инфраструктуры и коммерциализации альтернативных экологических видов топлива².

1.5 С 2010 года отрасль внесла существенный экспертный вклад в работу Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) и, в частности, в разработку стандартов сертификации эмиссии CO₂ для новых типов воздушных судов.

1.6 В 2013 году в рамках 38-ой сессии Ассамблея ИКАО приняла решение о разработке схемы глобальных рыночных мер для гражданской авиации для утверждения ее в ходе 39-ой сессии Ассамблеи ИКАО. Отрасль, со своей стороны, предоставила полную поддержку работы по созданию схемы глобальных рыночных мер, приняв участие в дискуссиях Консультативной группы Совета по охране окружающей среды и Группы высокого уровня, в глобальных диалогах в сфере авиации, в Совещании высокого уровня, которое проходило с 11 по 13 мая 2016 года, а также в работе технической рабочей группы CAEP по вопросам глобальных рыночных мер.

² Например, аэропорты проявили свою приверженность этой идее, приняв на глобальном уровне программу Airport Carbon Accreditation, по которой на сегодняшний день аккредитовано 156 аэропортов в 40 странах, что составляет почти 32 % от всемирного пассажиропотока.

1.7 В 2015 году в рамках саммита ATAG Global Sustainable Aviation Summit, прошедшего за год до настоящей Ассамблеи, 29 генеральных директоров и руководителей – представителей отрасли, представляющие свыше 90 % коммерческой авиации, подписали открытое письмо, адресованное правительствам, призывающее к непрекращающимся действиям по борьбе с изменением климата и поддержке процесса разработки глобальных рыночных мер для авиации³.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Отрасль уверена в том, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные меры позволят найти долгосрочные решения, чтобы обеспечить устойчивое развитие авиационной отрасли. В связи с тем, что нужно время для того, чтобы новые технологии и инфраструктура заработали в полную силу, в качестве временного решения для заполнения пробелов потребуются глобальные рыночные меры.

2.2 Глобальные рыночные меры для международной авиации должны рассматриваться только как часть более широкого пакета мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии CO₂, которое не может быть достигнуто за счет экономичных внутриотраслевых мер по снижению выбросов.

2.3 Мы убеждены, что приведенные ниже принципы⁴ должны направлять государства-членов ИКАО в их решении по принятию GMBM на этой Ассамблее:

- a) Меры не должны разрабатываться или использоваться для повышения общего уровня доходов или снижения спроса на авиаперевозки.
- b) Меры должны носить глобальный характер и сохранять честную конкуренцию.
- c) Следует избегать односторонних мер, которые будут создавать неприемлемое многообразие норм регулирования, ведущее к усложнению условий работы, увеличению расходов и деформации рынка.
- d) Меры должны быть простыми с точки зрения администрирования, чтобы каждый эксплуатант отчитывался о своих выбросах одному государству.

2.4 Далее мы хотели бы отметить, что в ходе 72-го Ежегодного общего собрания ИАТА, состоявшегося в Дублине 2–3 июня 2016 года, авиационная отрасль единодушно приняла Резолюцию⁵ по созданию GMBM для международной авиации. Данная Резолюция содержит серию рекомендованных элементов разработки для глобальной схемы компенсаций выбросов углерода:

- 1) Поэтапное внедрение – поэтапный подход к включению маршрутов между определенными государствами мог бы решить проблему дифференциации государств, учитывая на практике их особые обстоятельства и соответствующие возможности, признавая, таким образом, разные уровни зрелости авиационных рынков, при условии, что критерии, принятые для классификации государств не приведут к деформации рынка и что ко всем эксплуатантам на одном и том же маршруте будет одинаковое отношение вне зависимости от их государственной принадлежности.

³ См. www.enviro.aero/openletter

⁴ См. также основные принципы, установленные в приложении к резолюции А38-18 Ассамблеи.

⁵ См. <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/iata-agm-2016-resolution-mbm.pdf>

- 2) Технические исключения – для очень маленьких воздушных судов, маленьких компаний-эксплуатантов и определенных типов эксплуатации должны быть технические исключения. Это ограничит административную нагрузку для некоторых эксплуатантов, которые отвечают только за незначительную долю эмиссии CO₂ международной авиации. Также должно действовать ограниченное по времени исключение для вновь вступивших эксплуатантов.
- 3) Базовая калькуляция – если за основу будет взят период в один год, это не позволит учесть риск того, что на расчетные выбросы отрасли в 2020 году могут повлиять чрезвычайные обстоятельства, снижающие уровень авиационной активности в данном отдельном году. Использование среднего уровня выбросов за 2-3 года позволит усреднить какие-либо потенциальные непредвиденные колебания.
- 4) Распределение обязательств – должно быть определено государствами в рамках данной Ассамблеи с особым вниманием к надлежащей нагрузке для отраслевого и индивидуального компонентов, с учетом того, что нагрузка может измениться на протяжении жизненного цикла схемы ГМВМ. Часть общего пакета мер, предназначенного для согласования государствами, может также включать особые корректировки для быстро развивающихся авиакомпаний или тех, кто предпринял меры по снижению выбросов CO₂ до вступления в силу глобальных рыночных мер в 2020 году.
- 5) Чтобы обеспечить эксплуатантам ясность и определенность, в рамках данной Ассамблеи должны быть согласованы понятные методологии для расчетов распределения обязательств.
- 6) Предварительный этап – если государства согласятся с тем, что для ГМВМ должен быть этап, предшествующий внедрению (или пилотный этап), действующий определенное время до момента полного внедрения, он должен быть сфокусирован на формировании опыта при помощи процессов стандартизированного мониторинга, отчетности и верификации, при этом запланированная дата начала действия ГМВМ не должна откладываться.
- 7) Перераспределение – выбросы, которые не подпадают под действие этой схемы, в результате поэтапного внедрения или действия исключений, не должны перераспределяться между теми эксплуатантами, в отношении которых действует схема.
- 8) Меры не должны дублироваться – ГМВМ должны быть единственным глобальным механизмом для решения проблемы эмиссии CO₂, действующим для международной авиации, устраняя потребность в каких-либо дублирующих региональных или национальных мерах.
- 9) Отчетность и цикл согласования – мониторинг выбросов и отчетность о них должны осуществляться ежегодно с трехгодичным циклом согласования для отказа от компенсаций выбросов углерода, чтобы предоставить эксплуатантам максимальную гибкость в приобретении компенсаций выбросов углерода для выполнения своих обязательств в части компенсаций.
- 10) Пересмотр схемы – включение положения о детальном, конкретном и регулярном пересмотре позволит решить какие-либо проблемы, которые могут возникнуть в процессе внедрения схемы.

- 11) Единицы углерода – эксплуатанты воздушных судов должны иметь как можно более широкий доступ на рынки углерода и иметь возможность использовать единицы эмиссии углерода, которые отвечают экологической целостности и другим критериями приемлемости, принятым государствами в ИКАО. Эти единицы должны включать, в том числе, все единицы эмиссии, которые существуют сейчас или будут приняты в рамках Рамочной конвенции ООН по изменению климата, включая полученные в результате деятельности в рамках программы REDD+ .
- 12) Гарантии затрат – положение об инициировании фундаментального пересмотра GMBM, если будут превышены определенные параметры затрат, может быть признано государствами обоснованным, но это не должно напрямую влиять ни на динамику рынка природного углерода, ни на стоимость или доступность единиц эмиссии.

2.5 Подписанты настоящего рабочего документа полностью одобряют рекомендованные элементы разработки.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Объединенная мировая авиационная отрасль, представленная подписантами настоящего рабочего документа, стремится уменьшить свое влияние на изменение климата и, в частности, стабилизировать свою нетто-эмиссию путем достижения нейтрального уровня выброса углерода в отрасли с 2020 года и далее. Принятие Ассамблеей единого комплекса глобальных рыночных мер для международной авиации является ключевым элементом в достижении этой цели. Однако для эффективного и своевременного внедрения, соглашение о ключевых элементах GMBM требуется принять в рамках настоящей Ассамблеи.

3.2 Ассамблее предлагается принять единые GMBM для международной авиации, принимая во внимания рекомендуемые элементы разработки, изложенные в пункте 2.4.

— КОНЕЦ —