

**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 МАЛАЙЗИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР (ГСРМ) ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Малайзией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Малайзия принимает к сведению и поддерживает разработку глобальной системы рыночных мер – своего рода глобальной компенсационной системы для международных полетов, направленной на уменьшение воздействия эмиссии углерода международной авиации. По мнению Малайзии, данная инициатива ИКАО имеет решающее значение для обеспечения того, чтобы авиационный сектор по-прежнему функционировал на основе принципов экологической ответственности за счет дальнейшего повышения топливной эффективности, совершенствования организации воздушного движения и разработки устойчиво производимых альтернативных видов топлива.

В контексте *проекта текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе рыночных мер (ГСРМ)* Малайзия поддерживает поэтапное внедрение ГСРМ на основе консенсуса государств-членов. Кроме того, Малайзия также поддерживает секторальный подход к распределению компенсационных обязательств.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению поддержку Малайзии деятельности ИКАО, направленной на смягчение последствий эмиссии углерода международной авиации посредством создания глобальной системы рыночных мер (ГСРМ) для международной авиации;
- b) принять к сведению, что Малайзия предпримет все необходимые действия для подготовки к внедрению ГСРМ, запросив при этом техническую помощь от ИКАО и способствуя сотрудничеству с другими государствами;
- c) принять к сведению, что Малайзия предлагает внедрять ГСРМ на основе всеобщего консенсуса государств – членов ИКАО;
- d) поддерживать принципы общей, но дифференцированной ответственности (CBDR)/особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств (SCRC), с тем чтобы гарантировать внедрение ГСРМ в полном объеме на справедливой и равноправной основе;
- e) поддержать секторальный подход, который предусматривает справедливое и равноправное распределение компенсационных обязательств на основе роста объема эмиссии сектора.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем рабочем документе деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов

<i>Справочный материал</i>	Flimsy No. 2 HLM-GMBM: <i>Проект текста резолюции Ассамблеи о глобальной системе рыночных мер (ГСРМ) и совещание неофициальной группы "Друзья Президента"</i>
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация в Малайзии является главным стимулом бизнеса и торговли. Экономика страны, характеризующаяся возрастающей степенью индустриализации, ориентированная на экспорт и зависящая от туризма, способствует постоянному росту и быстрому развитию авиационной отрасли Малайзии. Авиация содействует торговле, расширению экспертных рынков и увеличению туризма.

1.2 Тем не менее Малайзия признает, что изменение климата является общей проблемой, с которой сегодня сталкивается человечество, и представляет собой мировую проблему, требующую сотрудничества в рамках сообщества международной авиации. На долю международной гражданской авиации приходится приблизительно 1,2 % объема глобальной эмиссии CO₂ и эта доля, как ожидается, будет расти по мере развития сектора. В связи с этим за смягчение последствий изменения климата ответственность должны нести все элементы общества и отрасли.

1.3 Департамент гражданской авиации Малайзии и Министерство транспорта Малайзии полностью поддерживают деятельность и политику ИКАО в области охраны окружающей среды от воздействия авиации, что подтверждено в государственном плане действий Малайзии по уменьшению объемов эмиссии ПГ в авиационном секторе, который был представлен в ИКАО в июле 2013 года и обновлен в 2016 году. Реализация государственного плана действий включает, помимо прочего, основные меры по уменьшению эмиссии в авиатранспортном секторе Малайзии и внедрению глобальной системы рыночных мер (ГСРМ).

1.4 Малайзия активно участвовала в недавно проведенных двусторонних и многосторонних дискуссиях ИКАО относительно создания системы ГСРМ для международной авиации, включая глобальные диалоги ИКАО в сфере авиации (GLAD), имевшие место в 2016 году, и состоявшееся в августе 2016 года совещание неофициальной группы "Друзья Президента", направленные на содействие достижению согласованного решения в ходе предстоящей 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. Малайзия также приветствует значительный прогресс, достигнутый по вопросу ГСРМ Консультативной группой по охране окружающей среды (EAG) и Группой высокого уровня под руководством Совета ИКАО, и выражает признательность Президенту Совета ИКАО за его руководящую роль в деле достижения позитивных результатов на 39-й сессии Ассамблеи.

1.5 В настоящем документе Малайзия излагает свою позицию относительно представленного Советом проекта текста резолюции Ассамблеи по системе ГСРМ. Мы глубоко убеждены в том, что внедрение ГСРМ должно основываться на консенсусе государств – членов ИКАО, поскольку коллективные решения бывают более эффективными и приносят лучшие результаты. Имеются определенные важнейшие требующие обсуждения области, вытекающие из предыдущих совещаний, которые мы хотели бы подчеркнуть, в том числе: дифференцированная ответственность; распределение компенсационных обязательств; мониторинг, отчетность и верификация и наращивание потенциала и помощь.

2. ДИФФЕРЕНЦИРОВАННАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

2.1 Малайзия признает, что изменение климата является глобальной проблемой, которую необходимо решать всем государствам, в том числе путем регулирования объемов эмиссии международной гражданской авиации в соответствии с нашей общей, но дифференцированной ответственностью и соответствующими возможностями (CBDR-RC). При разработке системы ГСРМ для международной авиации государства выразили различные точки зрения и подняли различные вопросы, например в части CBDR, простоты в административном плане, транспарентности и экологической целостности.

2.2 По мнению Малайзии, приверженность принципу справедливых и равных возможностей должно гарантировать простоту в административном плане и свести к минимуму искажение рыночного равновесия. Это сближает позиции и обеспечивает решение, которое учитывает различные проблемы государств-членов и позволяет преодолеть имевшие ранее место разногласия. Поэтому Малайзия признает, что ГСРМ должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств (SCRC), в особенности развивающихся стран. Создание надлежащего механизма для решения этого комплексного вопроса принесет пользу всем государствам-членам.

3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОМПЕНСАЦИОННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

3.1 В ходе ранее проделанной работы Группой EAG и на совещании высокого уровня всесторонне рассматривался вопрос распределения компенсационных обязательств, в том числе рассмотрение секторальных, индивидуальных и динамичных подходов. И действительно, имеется необходимость в сбалансированном распределении компенсационных обязательств во избежание искажения рыночного равновесия и дискриминации авиакомпаний с возрастающим объемом перевозок, в особенности в развивающихся странах.

3.2 В отношении распределения компенсационных обязательств Малайзия считает, что секторальный подход предусматривает самое справедливое распределение, основанное на увеличении объема эмиссии сектора. Это простой и более справедливый метод, который позволяет избежать сложных корректировок, например для быстрорастущих авиакомпаний и компаний "первопроходцев". Он предназначен для того, чтобы растущие более быстрыми темпами эксплуатанты из развивающихся стран не ущемлялись в интересах авиакомпаний, развивающихся более медленными темпами на уже сформировавшихся авиационных рынках. Обязательство каждого эксплуатанта будет пропорционально объему эмиссии, поскольку каждый из них должен будет компенсировать одинаковый процент эмиссии в любом рассматриваемом году согласно 100-процентному секторальному подходу.

4. ПРОЦЕСС МОНИТОРИНГА, ОТЧЕТНОСТИ И ВЕРИФИКАЦИИ (MRV)

4.1 Для внедрения ГСРМ важнейшее значение для нас имеет подготовка до 2021 года, наряду с другими странами, к процессу реализации систем мониторинга, отчетности и верификации (MRV). Государствам потребуется обмениваться опытом, а также просить поддержки и помощи у ИКАО в целях содействия внедрению ГСРМ, что включает организацию семинаров, подготовки и облегчения доступа по необходимости к финансовым рынкам.

5. НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И ПАРТНЕРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

5.1 По мнению Малайзии, ИКАО и государства-члены должны серьезно рассмотреть вопрос о принятии всех необходимых мер для наращивания потенциала и налаживания партнерских отношений, с тем чтобы гарантировать простоту в административном плане, прозрачность и экологическую целостность при внедрении ГСРМ.

6. ВЫВОД

6.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению приверженность Малайзии деятельности ИКАО и ее поддержку создания глобальной системы рыночных мер для международной авиации;
- b) принять к сведению, что Малайзия предпримет все необходимые действия для подготовки к внедрению ГСРМ, запросив при этом техническую помощь от ИКАО и содействуя сотрудничеству с другими государствами;
- c) принять к сведению, что Малайзия предлагает внедрять ГСРМ на основе общего консенсуса государств – членов ИКАО;
- d) поддержать принципы CBDR/SCRC, с тем чтобы гарантировать внедрение ГСРМ в полном объеме на принципах справедливости и равноправия;
- e) поддержать секторальный подход, который предусматривает самое справедливое распределение ответственности на основе показателей увеличения объема эмиссии в секторе.

— КОНЕЦ —