



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ РЫНОЧНЫХ МЕР (РМ)

Монреаль, 11–13 мая 2016 года

Пункт 1 повестки дня. Рассмотрение текста проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ для международной авиации

ПОЗИЦИЯ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ РМ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Соединенные Штаты Америки поддерживают всеобъемлющий подход ИКАО к обеспечению углеродно-нейтрального прироста после 2020 года посредством введения "корзины мер", предусматривающей технические, эксплуатационные и инфраструктурные улучшения; использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива; стандарт на CO₂ для воздушных судов, а также разработку глобальных рыночных мер. В настоящем документе представлена позиция Соединенных Штатов Америки относительно выработки в ходе предстоящей сессии Ассамблеи решения о принятии глобальных рыночных мер для международной авиации, а также замечания по рассматриваемым ключевым элементам.

Действия HLM-GMBM представлены в п 4.

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 Соединенные Штаты Америки привержены делу обеспечения устойчивого роста в авиационном секторе, включая уменьшение воздействия гражданской авиации на климат и окружающую среду. В этом отношении Соединенные Штаты Америки поддерживают подход ИКАО к обеспечению углеродно-нейтрального прироста после 2020 года посредством принятия "корзины мер", объединяющих технические, эксплуатационные и инфраструктурные улучшения; устойчиво производимые альтернативные виды топлива; стандарт на CO₂ для воздушных судов, а также разработку глобальных рыночных мер (ГРМ).

1.2 Соединенные Штаты Америки привержены выполнению обязательств в рамках мандата, предоставленного в 2013 году Ассамблей, и достижению решения о принятии ГРМ на Генеральной Ассамблее ИКАО в 2016 году. Мы считаем ГРМ необходимым дополнением к другим элементам корзины мер, поскольку они позволят значительно снизить затраты на обеспечение углеродно-нейтрального прироста сектора после 2020 года, чем это было бы возможно только за счет сокращений эмиссии внутри сектора. Решение о принятии ИКАО ГРМ необходимо также для того, чтобы избежать неоднородности подходов на страновом и региональном уровнях, что может привести к противоречиям, дублированию и росту затрат.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Соединенные Штаты Америки приветствуют инициативу Президента Совета ИКАО, предложившего проект резолюции ИКАО о принятии ГРМ. Данное предложение сформировало основу для продуктивных обсуждений членами Группы высокого уровня и участниками Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD). Оно позволило государствам – членам ИКАО значительно сблизить позиции как по ключевым вопросам, так и по техническим элементам ГРМ.

2.2 Мы отмечаем, что предложение Президента уважает суверенитет государств-членов ИКАО и признает, что они будут играть центральную роль во внедрении ГРМ, самостоятельно обеспечивая применение установленных на международном уровне стандартов и разрабатываемой рекомендуемой практики своими эксплуатантами.

2.3 Мы горячо приветствуем введение "маршрутного" подхода, который станет ключевым фактором минимизации возможного нарушения рыночного равновесия в результате применения ГРМ и обеспечения принципа недискриминации, лежащего в основе Чикагской конвенции. Мы также поддерживаем включение в предложение "технических исключений", которые позволят эффективно сбалансировать экологическую направленность ГРМ и административную нагрузку на эксплуатантов и государства-члены.

2.4 Предложение Президента также предполагает практический подход к разработке ГРМ, признавая значимость достижения соглашения по ключевым элементам ГРМ в этом году, а также необходимость принятия Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) после завершения Ассамблеи мер по разработке технических элементов, необходимых для полноценного внедрения ГРМ. Целесообразен также содержащийся в предложении призыв активизировать усилия по наращиванию потенциала и оказанию помощи со стороны ИКАО и государств – членов ИКАО с целью обеспечить всем странам равные возможности по внедрению ГРМ.

2.5 Особенно важно то, что предложение Президента направлено на решение ряда взаимосвязанных вопросов, урегулирование которых будет иметь ключевое значение для достижения консенсуса по ГРМ. Оно нацелено на решение вызывающих беспокойство вопросов, касающихся нарушения рыночного равновесия и недискриминации, обеспечение учета ключевых различий в позициях между государствами-членами, которые частично отражают расхождения между заинтересованными сторонами, и достижение высокого уровня целостности окружающей среды при сохранении максимальной простоты. Однако достижение оптимального баланса между этими аспектами представляет собой нелегкую задачу. В целях содействия процессу достижения консенсуса Соединенные Штаты Америки хотели бы обратить внимание на несколько представленных в нижеследующем разделе ключевых областей, которые, на наш взгляд, требуют дальнейшего рассмотрения и урегулирования.

3. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ КОРРЕКТИВЫ

3.1 В отношении "охвата" ГРМ Соединенные Штаты Америки считают необходимым достижение максимально широкого охвата при одновременном учете особых обстоятельств государств со сравнительно небольшим масштабом деятельности в области авиации и/или ограниченным потенциалом. Одним из способов достижения данной цели является применение поэтапного подхода, вариант которого представлен в предложении Президента. Высоко оценивая данное предложение, Соединенные Штаты Америки тем не менее считают необходимым внести

дополнительные коррективы для обеспечения наиболее широкого охвата при одновременном учете особых обстоятельств государств. С этой целью мы предлагаем не исключать какие-либо государства из участия в ГРМ на постоянной основе, а предоставить государствам с малым масштабом авиационной деятельности и государствам с низким потенциалом возможность "выхода" в течение оговоренного периода времени. Например, государства с масштабом авиационной деятельности ниже определенного порогового уровня могут не участвовать в первом этапе, а государства, масштаб авиационной деятельности в которых ниже еще более низкого порогового уровня, могут вообще не участвовать в ГРМ. Государства с ограниченным потенциалом (т. е. наименее развитые страны) также будут иметь возможность вообще не участвовать в ГРМ. Предоставление государствам возможности неучастия вместо принятия решения об их исключении, скорее всего, позволит добиться более широкого участия, особенно по мере наращивания потенциала. Такой подход обеспечит необходимую гибкость для того, чтобы нуждающиеся в этом государства могли самостоятельно принимать решения о том, когда они будут готовы к участию.

3.2 Мы отмечаем отсутствие ясности относительно того, будет ли КТК государств для целей поэтапного внедрения рассчитывать на основании деятельности его эксплуатантов или же по КТК полетов в эти государства и/или из них. Необходимо рассмотреть возможные последствия данного выбора.

3.3 В отношении распределения потребностей в компенсации между авиакомпаниями Соединенные Штаты Америки не согласны с предложением Президента о том, что объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации со стороны эксплуатантов гражданских воздушных судов, должен на 100 % основываться на темпах прироста в секторе в течение всего периода действия системы рыночных мер. Мы считаем, что необходим такой подход к распределению требований, который бы обеспечил определенную сбалансированность между быстро и медленно растущими авиакомпаниями, чего невозможно добиться при использовании статичного стопроцентно секторального подхода. Статичный стопроцентно секторальный подход накладывает чрезмерное бремя на медленно растущие авиакомпании, в том числе базирующиеся в развивающихся странах, и не создает дополнительных стимулов по сокращению эмиссии для отдельных эксплуатантов, поскольку потребности в компенсации определяются темпами роста в секторе. Вместо этого Соединенные Штаты Америки поддерживают динамичный подход, который на начальном этапе опирался бы на темпы роста в секторе, а затем, по мере развертывания системы, переходил на показатели индивидуального роста.

3.4 Как и многие другие страны, мы считаем, что после введения ИКАО РМ на эмиссию международной авиации не должно будет распространяться действие дублирующих или перекрестных мер, вводимых отдельными странами или регионами. Приветствуя общий характер формулировок, содержащихся в преамбуле подготовленного Президентом текста, где отмечается необходимость глобального решения, мы считаем, что для недопущения принятия дополнительных, дублирующих мер для решения одних и тех же вопросов, касающихся международной эмиссии, требуются более четкие, рабочие формулировки.

3.5 В отношении технических рекомендаций, касающихся мониторинга, отчетности и верификации (MRV) и критериев единиц эмиссии (EUC) мы поддерживаем технически и экологически обоснованные рекомендации, выдвинутые САЕР на текущий момент. Мы считаем, что САЕР следует до Ассамблеи и после нее продолжать работу по завершению нерешенных вопросов и разработке стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующего инструктивного материала, в том числе по MRV и EUC.

3.6 Что касается доступности компенсаций, широко известен механизм чистого развития (МЧР) Рамочной конвенции Организации Объединённых Наций об изменении климата (РКИК ООН), внесший ощутимый вклад в обеспечение не причиняющего ущерба климату развития в нескольких государствах-членах ИКАО. И все же географическое распределение проектов МЧР было неравномерным, преимущественно охватывая крупные развивающиеся страны, в то время как в малых и более бедных странах более широко применялись другие программы, не относящиеся к РКИК ООН. Кроме того, исключительное использование единиц только одной организации может привести к увеличению затрат и необоснованным ограничениям предложения в рамках ГРМ. Таким образом, хотя ИКАО может признавать и продвигать программы РКИК ООН, мы считаем крайне важным, чтобы ГРМ допускали использование компенсаций от широкого круга экологически надежных программ, удовлетворяющих критериям ЕУС, как было рекомендовано САЕР.

3.7 В целях осуществления в надлежащем порядке оценки эффективности, усовершенствования и пересмотра ГРМ, мы рекомендуем не позднее чем через три года после внедрения ГРМ ввести процедуру регулярного пересмотра ГРМ и их отдельных элементов, в том числе связанных с ГРМ расходов.

3.8 По мере необходимости Соединенные Штаты Америки будут и впредь вносить дополнительные замечания, касающиеся данного предложения.

4. ДЕЙСТВИЯ СОВЕЩАНИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

4.1 HLM-GMBM предлагается:

- a) принять к сведению, что Соединенные Штаты Америки поддерживают принятие ГРМ на Ассамблее ИКАО в 2016 году;
- b) принять к сведению позицию Соединенных Штатов Америки и предлагаемые ими коррективы к некоторым элементам текста проекта резолюции по ГРМ.

— КОНЕЦ —