



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

ПРИЗНАНИЕ "ПЕРВОПРОХОДЦЕВ" В СТРУКТУРЕ СИСТЕМЫ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР, КАСАЮЩИХСЯ ВЛИЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НА ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

(Представлено Катаром)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Проводимая ИКАО работа по смягчению экологических последствий деятельности гражданской авиации заслуживает наивысших похвал. Резолюции A37-19 и A38-18 заложили основы для внесения авиацией своего вклада в глобальные усилия по ограничению связанных с изменением климата последствий приемлемым и устойчивым с экономической точки зрения уровнем.

Высказываемые Ведомством гражданской авиации Катара (QCAA) мнения касаются пункта (i) резолюции A37-19 37-й сессии Ассамблеи ИКАО и пункта (i) приложения к резолюции A38-18 38-й сессии Ассамблеи ИКАО и в конкретном плане связаны с признанием предпринимаемых авиакомпаниями досрочных действий по повышению эффективности и уменьшению экологических последствий осуществляемой ими деятельности.

Высоко оценивая различные предложения по созданию согласованной во всемирном масштабе системы глобальных рыночных мер (GMBM), QCAA отмечает, что эти предложения не включают упомянутого в вышеуказанных положениях структурного элемента, который касается общеизвестного понятия "первопроходцы". Непризнание их роли будет служить демотиватором и сдерживать усилия авиакомпаний по повышению эффективности своей деятельности более высокими темпами, чем в среднем по отрасли и будет фактически ставить "первопроходцев" в невыгодное положение при реализации углеродно-нейтральной цели (CNG).

Действия: Ассамблее предлагается признать роль "первопроходцев" в любой GMBM, которая может быть согласована, путем введения коррективов для авиакомпаний, которые в течение конкретного периода, предшествующего году внедрения CNG, достигли более высокого уровня эффективности (измеряемого в единице эмиссия/КТК или КТК/эмиссия), чем в среднем по отрасли.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На своей 38-й сессии Ассамблея ИКАО в резолюции А38-18 среди прочего просила Совет разработать глобальную систему РМ для международной авиации, принимая во внимание ряд элементов, причем в приложении к этой резолюции был изложен ряд руководящих принципов разработки и реализации глобальной системы РМ для международной авиации.

1.2 В пункте (i) приложения к резолюции А38-18, который был также включен в приложение к резолюции А37-19 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, говорится, что *"РМ должны учитывать прошлые и будущие и достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии"*.

1.3 Кроме того, в п. 23 резолюции А38-18 указывается, что Ассамблея "постановляет, что корректировка требований к эксплуатантам воздушных судов в отношении применения РМ может проводиться на основании быстрых темпов роста, скорейшего принятия мер по повышению мер топливной эффективности и применения специальных положений в отношении новых участников".

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В последние несколько лет ИКАО предпринимались значительные усилия по достижению среди государств согласия и выработки общих основ для выработки согласованных в глобальном масштабе GMBM. К сожалению, однако, некоторые из принципов и элементов, рекомендованных или согласованных в резолюциях предыдущих сессий Ассамблеи ИКАО для включения в число структурных элементов GMBM, не отражены в последних предложениях ИКАО в отношении резолюции по авиации и изменению климата для принятия на 39-й сессии.

2.2 Здесь QCAA хотело бы конкретно сослаться на элемент, признающий усилия, предпринятые авиакомпаниями, которые приняли досрочные меры по повышению эффективности и которые обычно называют "первопроходцами". Признать роль "первопроходцев" важно, поскольку в противном случае это не будет стимулировать авиакомпании к повышению эффективности своей деятельности более высокими темпами, чем в среднем по отрасли и будет фактически ставить "первопроходцев" в невыгодное положение при реализации углеродно-нейтральной цели (CNG).

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Исходя из вышесказанного, Ассамблее предлагается признать роль "первопроходцев" в любой системе глобальных РМ, которая может быть согласована, предусмотрев коррективы для авиакомпаний, которые в течение конкретного периода времени до года введения CNG достигнут более высоких уровней эффективности (измеряемых в единице эмиссия/КТК или КТК/эмиссия), чем в среднем по отрасли.