



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

**СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ
РЫНОЧНЫХ МЕР (PM)**

Монреаль, 11–13 мая 2016 года

Пункт 1 повестки дня. Рассмотрение проекта текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе рыночных мер (PM) для международной авиации

Пункт 2 повестки дня. Рекомендации к 208-й сессии Совета

**СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР
ПОСЛЕ 38-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ ИКАО**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация о работе Организации в области разработки глобальной системы рыночных мер (PM) для международной авиации во исполнение просьбы 38-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2013 году. Совет ИКАО, его Консультативная группа по вопросам охраны окружающей среды (EAG), а также Группа высокого уровня по глобальной системе рыночных мер (HLG-GMBM) при технической поддержке Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) приложили значительные усилия в этом направлении.

Кроме того, в апреле 2015 года и марте – апреле 2016 года прошли два раунда Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD), посвященных PM и охватывающих все регионы ИКАО, целью которых было представить информацию о соответствующей деятельности ИКАО и ознакомить участников с текстом проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе PM для международной авиации. Краткая справка о результатах данных двух раундов GLAD представлена в документе HLM-GMBM-WP/3.

Опираясь на прогресс, достигнутый Организацией со времени 38-й сессии Ассамблеи, Совет в апреле 2016 года постановил, что проект текста резолюции Ассамблеи подлежит рассмотрению HLM-GMBM (см. добавление).

Действия HLM-GMBM представлены в п. 5.

Справочный материал

Дос 10022, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года)

Все вспомогательные материалы будут размещены на веб-сайте HLM-GMBM по адресу: <http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 38-я сессия Ассамблеи ИКАО в 2013 году, приняв резолюцию А38-18 (пп. 18 и 19), постановила "разработать глобальную систему РМ для международной авиации и поручила Совету при поддержке государств-членов:

- a) завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов глобальной системы РМ, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, ведущихся в рамках РКИК ООН;
- b) организовать семинары, практикумы по глобальной системе для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций;
- c) определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу создания глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пп. 20–24 ниже, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составных элементов корзины мер, в число которых также входят технологии, улучшение эксплуатационных характеристик и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО;
- d) представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах а), b) и c) выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;"

2. КОНСУЛЬТАТИВНАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2.1 По итогам 38-й сессии Ассамблеи Совет ИКАО учредил Консультативную группу по вопросам охраны окружающей среды (ЕАГ), в которую вошли 17 членов Совета и представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), для осуществления контроля за всей работой, связанной с разработкой глобальной системы РМ при технической поддержке со стороны САЕР. ЕАГ провела 15 совещаний с марта 2014 года по январь 2016 года.

2.2 ЕАГ добилась первоначальных результатов, применив "концептуальный" подход: был предложен базовый проект глобальной системы РМ для обсуждения и анализа преимуществ и недостатков ее структурных элементов с целью улучшить концептуальное предложение.

2.3 Исходный пакет технических исследований концептуального предложения, проведение которых запросили ЕАГ и Совет, включал в себя оценку: объема эмиссии CO₂ международной авиации в будущем и совокупных затрат на обеспечение углеродно-нейтрального прироста после 2020 года; экономических последствий от применения комбинации фактора увеличения объема эмиссии отдельного эксплуатанта и фактора среднего роста в секторе международной авиации для распределения потребностей в компенсации; корректировок

потребностей в компенсации, в том числе с учетом особенностей быстро растущих, передовых и новых авиакомпаний; а также исключения технического характера и исключения для маршрутов в государства с низким уровнем эмиссии/из них. САЕР завершил первоначальный анализ и представил соответствующие результаты на совещании EAG/7 в октябре 2014 года.

2.4 В конце 2014 года был сделан запрос на проведение дополнительных аналитических исследований, направленных на оценку различных подходов к распределению потребностей в компенсации, в частности на:

- a) доработку технического анализа, представленного на совещании EAG/7, в том числе с учетом перехода в будущем на применение переменных (динамических) факторов роста;
- b) анализ подхода, основанного на маршруте, включая определение маршрутов, использование различных критериев, а также показатели для классификации маршрутов;
- c) анализ кумулятивного подхода, основанного на историческом объеме эмиссии;
- d) сопоставление различных подходов к распределению потребностей в компенсации.

2.5 САЕР завершил проведение дополнительных аналитических исследований и представил результаты всех видов технического анализа на совещании EAG/15 в январе 2016 года.

2.6 Кроме того, EAG постоянно информировалась о ходе работы САЕР по разработке рекомендаций относительно технических структурных элементов глобальной системы РМ, а именно: мониторинга, отчетности и верификации (MRV); критериев единиц эмиссии (EUC); реестров. Совещание САЕР/10 в феврале 2016 года одобрило представленные рекомендации в качестве основы для будущей работы САЕР, отметив, что они подлежат изменению с учетом дальнейших решений Совета и 39-й Ассамблеи относительно глобальной системы РМ.

3. ГЛОБАЛЬНЫЕ ДИАЛОГИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ

3.1 Во исполнение поручения Ассамблеи относительно организации семинаров и практикумов по глобальной системе РМ для международной авиации (A38-18, п. 19 b)) ИКАО провела в апреле 2015 года и марте – апреле 2016 года два раунда Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD), посвященных рыночным мерам и охватывающих все регионы ИКАО. Целью проведения GLAD было организовать обмен информацией, касающейся РМ и их места в корзине мер по решению проблемы эмиссии CO₂ международной авиации; представить обновленную информацию о деятельности ИКАО по разработке глобальной системы РМ; ознакомить участников с предлагаемым текстом проекта резолюции Ассамблеи; предоставить возможность получить реакцию от государств-членов и соответствующих организаций; а также провести подготовительный этап перед проведением Совещания высокого уровня по глобальной системе РМ и впоследствии 39-й Ассамблеи.

3.2 Краткое описание результатов двух раундов GLAD представлено в документе HLM-GMBM-WP/3.

4. ГРУППА ВЫСОКОГО УРОВНЯ И ТЕКСТ ПРОЕКТА РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ

4.1 Совещание EAG/15 в январе 2015 года рассмотрело проекта текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, разработанный с учетом достигнутого прогресса и мнений, высказанных в ходе предыдущих обсуждений в составе EAG.

4.2 Совещание EAG/15 рекомендовало, а Совет постановил учредить Группу высокого уровня по глобальной системе РМ (HLG-GMBM) для содействия сближению взглядов в целях завершения работы над проектом резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, который в дальнейшем будет представлен на рассмотрение Совета. В состав HLG-GMBM вошли представители высокого уровня от авиационного и/или транспортного сектора из 18 государств – членов Совета с учетом географического представительства.

4.3 Группа HLG-GMBM провела два совещания (24–25 февраля и 13–15 апреля 2016 года) для рассмотрения проекта текста резолюции Ассамблеи и смогла улучшить и уточнить ряд положений текста.

4.4 В связи с высказанными на первом совещании HLG-GMBM мнениями о необходимости выделить дополнительное время для двусторонних и многосторонних консультаций между членами, в ходе второго совещания были организованы неофициальные консультации в небольших группах в целях содействия возможному сближению позиций по конкретным вопросам, таким как способы учета дифференцированного подхода/недискриминации; экологическая целостность и объем эмиссии; а также распределение обязательств в соответствии с пп. 7, 8, 9 и 12.

4.5 По результатам консультаций, проведенных в составе небольших групп, были представлены следующие мнения, идеи и пояснения к тексту:

а) пункт 7 (поэтапное внедрение):

- 1) некоторые члены приняли текст без изменений;
- 2) предложены следующие поправки к тексту п. 7, касающиеся выбора критериев:
 - а. КТК – была выражена широкая поддержка использованию коммерческих тонно-километров (КТК) в качестве одного из критериев, в то время как некоторые высказались за использование КТК как единственного критерия;
 - б. ВВП на душу населения – некоторые выразили обеспокоенность относительно использования критерия "валовый национальный продукт (ВНП) на душу населения" и предложили другие возможные показатели в комбинации с КТК, в том числе индекс ООН и шкалу взносов ИКАО;
 - с. некоторые высказались в пользу замены критериев на развитые/развивающиеся страны;

- 3) некоторые предложили возможный подход, подразумевающий изначальное включение всех государств и наличие критериев предоставления возможности неучастия;
 - 4) некоторые поддержали призыв к добровольному включению в п. 7d);
 - 5) несколько членов предложили подход, основанный на взносах, определенных на национальном уровне;
- b) пункт 8 (исключения на основании маршрута):
- 1) альтернативный текст был предложен для большей ясности (см. п. 8 добавления);
 - 2) были запрошены дополнительные разъяснения относительно того, какие полеты будут включены в подпункт 8 b)/исключены из него;
 - 3) некоторые предложили объединить пп. 7 и 8, утвердив план поэтапного внедрения с использованием подхода, основанного на маршруте;
 - 4) один член предложил удалить весь пункт или переписать его, с тем чтобы обеспечить его согласованность с пп. 7 и 9;
- c) пункт 9 (распределение потребностей в компенсации):
- 1) альтернативный текст был предложен для пояснения формулы (см. п. 9 добавления);
 - 2) некоторые участники предложили использовать в качестве исходного параметра не эмиссию за 2020 год, а средний объем эмиссии за три ближайших к 2020 года, при условии, что это не будет препятствовать своевременному внедрению;
 - 3) некоторые участники согласились со стопроцентно секторальным подходом, в то время как другие предложили более динамичный подход, который бы начинался как стопроцентно секторальный, но постепенно переходил на использование индивидуальных показателей;
 - 4) некоторые сочли важным синхронизировать сроки осуществления динамичного подхода с поэтапным внедрением;
 - 5) один член предложил ввести более высокий процент подлежащей компенсации эмиссии для эксплуатантов из развитых стран;
- d) пункт 12 (отказ от перераспределения эмиссии, освобожденной от компенсации): в то время как многие участники выразили согласие с данным пунктом, некоторые отметили его связь и зависимость от решений относительно пп. 7, 8 и 9;
- e) новый пункт: некоторые участники предложили включить следующий новый пункт, касающийся предотвращения двойного учета эмиссии CO₂ авиации за рамками ГРМ ИКАО:

"X. *подтверждает*, что государства не будут включать международную авиацию в свои национальные и региональные РМ, с тем чтобы избежать дублирующего учета эмиссии CO₂ международной авиации вне COSIA;"

- f) было высказано предложение выделить в тексте проекта резолюции Ассамблеи все положения, поддерживающие принцип дифференцированной ответственности (см. пп. 6, 7, 8, 9, 10, 12, 18 и 19 добавления);
- g) некоторые участники предложили объединить положения, касающиеся наращивания потенциала (см. п. 18 добавления).

4.6 Некоторые члены HLG-GMBM высказали относительно пунктов текста проекта мнения, отличные от представленных выше в п. 4.5; однако ввиду ограниченности времени Группа не имела возможности подробно их обсудить.

4.7 HLG-GMBM признала, что пп. 7, 8 и 9 проекта текста резолюции Ассамблеи остаются ключевым компонентом, в отношении которого мнения по-прежнему расходятся, и что всем государствам настоятельно рекомендуется продолжить двусторонние и многосторонние консультации с другими государствами по данному вопросу, с тем чтобы достичь сближения позиций и по возможности разработать компромиссный текст для представления Совету и Совещанию высокого уровня.

4.8 Совет 20 апреля 2016 года отметил прогресс, достигнутый HLG-GMBM в уточнении текста проекта резолюции Ассамблеи, как указано выше в п. 4.5, и постановил, что пересмотренный вариант текста проекта резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении, должен быть представлен на рассмотрение Совещанию высокого уровня.

4.9 Совет также принял к сведению мнения относительно пунктов текста проекта, отличные представленных в п. 4.5 выше, такие как необходимость отражения всех усилий по решению проблемы эмиссии международной авиации в пунктах преамбулы текста проекта; необходимость усилить акцент на достигнутом прогрессе и приоритете других технических элементов корзины мер, а также вспомогательной роли глобальной системы РМ в качестве временной меры по устранению разрывов в уровнях выбросов в целях обеспечения углеродно-нейтрального прироста после 2020 года, посредством укрепления положений пп. 1–3 текста проекта и внесения в них большей ясности; установление конкретного гарантийного порога в п. 15 текста проекта; необходимость признания текущей и будущей работы в области механизмов внедрения в п. 17; а также необходимости уделять большее внимание вопросу, как глобальная система РМ будет способствовать сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, помимо ее экономического измерения.

4.10 Совет также поручил Секретариату подготовить полный комплект вспомогательных материалов для участников Совещания высокого уровня, таких как графические и иллюстративные пояснения и примеры текста проекта резолюции Ассамблеи, а также соответствующие данные для пояснения и обеспечения лучшего понимания текста проекта; краткое содержание различных технических исследований по глобальной системе РМ, проведенных САЕР; справочная информация о ходе работы по всем элементам корзины мер. Данный материал должен быть размещен на веб-сайте Совещания высокого уровня до открытия его сессии.

5. ДЕЙСТВИЯ HLM-GMBM

5.1 HLM-GMBM предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- b) рассмотреть в целях дальнейшего улучшения текст проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, представленный в добавлении, и представить свои рекомендации 208-й сессии Совета.

ДОБАВЛЕНИЕ

Текст проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе рыночных мер (ГРМ) (По состоянию на 20 апреля 2016 года, для представления Советанию высокого уровня по ГРМ 11–13 мая 2016 года)

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция А38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (ГРМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения; **{Существующий текст п. 18 резолюции А38-18}**

напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов завершить изучение технических аспектов, экологических и экономических последствий и механизмов применения возможных вариантов глобальной системы РМ, в том числе ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли, и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, ведущихся в рамках РКИК ООН; **{Существующий текст п. 19 а) резолюции А38-18}**

также напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, улучшение эксплуатационных характеристик и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО; **{Существующий текст п. 19 с) резолюции А38-18}**

признавая значительный объем работы, проделанной Советом, его Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (ЕАГ) и Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) по подготовке рекомендации по созданию глобальной системы РМ, ее структурных элементов и механизмов внедрения, включая проведенный анализ различных подходов к распределению обязательств; **{Новый текст, отражающий работу, проделанную после А38}**

также напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов организовать семинары и практикумы по глобальной системе РМ для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций; **{Существующий текст п. 19 b) резолюции А38-18}**

признавая проведение в 2015 и 2016 гг. охватывающих все регионы семинаров в рамках двух туров Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD); **{Новый текст, отражающий работу, проделанную после А38}**

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и региональным РМ, рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая

дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры; **{Существующий текст преамбулы резолюции A38-18}**

признавая, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO₂ международной авиации должна компенсироваться однократно; **{Основано на тексте п. f) приложения к резолюции A38-18}**

подчеркивая, что решение 38-й сессии Ассамблеи о разработке глобальной системы РМ для международной авиации свидетельствует о решительной поддержке государствами-членами глобального решения для международной авиационной отрасли в противовес несогласованным государственным и региональным РМ; **{Отражение предпосылок выбора глобального решения в противовес несогласованным РМ}**

признавая принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях, а также инициативную роль развитых стран в рамках РКИК ООН и Киотского протокола; **{Существующий текст преамбулы резолюции A38-18}**

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции; **{Существующий текст преамбулы резолюции A38-18}**

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств; **{Существующий текст преамбулы резолюции A38-18}**

принимая во внимание, что Парижское соглашение COP21 РКИК ООН предусматривает создание нового рыночного механизма для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, который будет способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств; **{Новый текст, отражающий Парижское соглашение}**

приветствуя сотрудничество между Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН) и Секретариатом ИКАО в области разработки методологии МЧР для авиации; **{Новый текст о методологии МЧР}**

1. *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, включая авиационные технологии, улучшение эксплуатационных характеристик и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, глобальную систему РМ и любые другие меры, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационным улучшениям и устойчиво производимым альтернативным видам топлива, обеспечивающим экологические преимущества для авиационного сектора; **{Корзина мер и предпочтительное применение мер, не относящихся к РМ}**

2. *также признает*, что, несмотря на этот прогресс экологических преимуществ, достигаемых за счет авиационных технологий, улучшение эксплуатационных характеристик и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, может быть недостаточно для обеспечения достаточного сокращения эмиссии CO₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения и для достижения глобальной желательной цели нулевого прироста нетто-эмиссии CO₂ после 2020 года; **{Признание невозможности достижения CNG 2020 без использования РМ}**

3. *подчеркивает* вспомогательную роль глобальной системы РМ по отношению к другим элементам корзины мер в качестве временного механизма компенсации эмиссии для достижения глобальной желательной цели без необоснованной экономической нагрузки на международную авиацию; ***{Вспомогательная роль ГРМ в достижении CNG 2020}***
4. *постановляет* внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации выбросов углерода для международной авиации (COSIA) в целях решения проблемы любых объемов годового прироста совокупной эмиссии CO₂ международной авиации (т. е. рейсов, вылетающих из одной страны и прибывающих в другую страну), превышающих уровень 2020 года, при учете особых обстоятельств и соответствующих возможностей; ***{ГРМ представляет собой систему компенсации выбросов углерода для международной авиации (COSIA)}***
5. *порукает* Совету продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прикладывали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, улучшения эксплуатационных характеристик и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также отслеживать прогресс в осуществлении планов действий; ***{Дальнейший прогресс в применении мер, не относящихся к РМ}***
6. *признает* особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия; ***{Признание особых обстоятельств государств}*** – **Поддержка дифференцированного подхода**
7. *постановляет* осуществлять поэтапное внедрение COSIA с целью учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия, следующим образом: ***{Поэтапное внедрение}*** – **Поддержка дифференцированного подхода**
- а) Первый этап внедрения распространяется после 2021 года на следующие государства:
- 1) государства, классифицированные как страны с высоким уровнем дохода на основании валового национального продукта (ВНП) на душу населения в 2018 году (рассчитанного и опубликованного по методике Всемирного банка); или
 - 2) государства, доля которых в деятельности международной авиации в коммерческих тонно-километрах (КТК) за 2018 год превышает 1 % от общего показателя КТК, или государства, суммарная доля которых в перечне государств по количеству выполненных КТК достигает 80 % от общего показателя КТК;
- б) Второй этап внедрения распространяется после 2026 года, в дополнение к вышеуказанным, также на следующие государства:
- 1) государства, классифицированные как страны с уровнем дохода выше среднего на основании ВНП на душу населения в 2018 году (рассчитанного и опубликованного по методике Всемирного банка); или
 - 2) государства, доля которых в деятельности международной авиации в коммерческих тонно-километрах (КТК) за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК,

или государства, суммарная доля которых в перечне государств по количеству выполненных КТК достигает 95 % от общего показателя КТК;

- c) COSIA не распространяется на государства, классифицированные как наименее развитые страны (НРС), малые островные развивающиеся государства (МОСРГ) или развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), за исключением случаев, когда эти государства отвечают одновременно критериям 1) и 2) в подпунктах а) и б) выше; **{Освобождение НРС, МОСРГ и РСНВМ}**
- d) тем не менее государствам, на которые не распространяется действие положений подпунктов а) или б) выше, рекомендуется на добровольной основе принять решение об участии в системе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции; **{Добровольное участие}**

8. *постановляет*, что, с целью свести к минимуму искажения рыночного равновесия, COSIA будет распространяться на всех эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

- a) на все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в COSIA на основании п. 7 выше, распространяются требования COSIA в отношении компенсации;
- b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в COSIA, и другим государством, освобожденным от участия в COSIA на основании п. 7 выше, освобождаются от требований по компенсации в рамках COSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности; – **Поддержка дифференцированного подхода**
- c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, освобожденными от участия в COSIA в соответствии с п. 7 выше, освобождаются от требований по компенсации в рамках COSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности; **{Сведение к минимуму искажений рыночного равновесия}** – **Поддержка дифференцированного подхода**

9. *постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации со стороны эксплуатантов воздушных судов после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

- a) *объем компенсации = эмиссия эксплуатанта за рассматриваемый год, на которую распространяется действие COSIA × фактор роста в секторе за рассматриваемый год;*
- b) *где фактор роста в секторе = (суммарная эмиссия за рассматриваемый год, на которую распространяется COSIA – суммарная эмиссия уровня 2020 года, на которую распространяется COSIA) / суммарная эмиссия за рассматриваемый год, на которую распространяется COSIA;*
- c) *суммарная эмиссия за рассматриваемый год, на которую распространяется COSIA, не включает эмиссию, исключенную из системы в данном году; {Распределение на основании стопроцентно секторальных показателей, без учета особенностей быстро}*

растущих авиакомпаний или ранних участников рынка} – Поддержка дифференцированного подхода

10. *постановляет*, что новые авиаперевозчики¹ будут освобождены от применения COSIA на срок в три года или до того года, когда годовой объем их эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый авиаперевозчик включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам. ***{Новые авиаперевозчики} – Поддержка дифференцированного подхода***

11. *постановляет*, что, несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие COSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов воздушных судов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO₂ международной авиации в год; воздушные суда с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 5700 кг; или воздушные суда, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях; ***{Технические исключения}***

12. *постановляет*, что ни одному из эксплуатантов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и исключений; ***{Отказ от перераспределения эмиссии, исключаемой из компенсационной системы} – Поддержка дифференцированного подхода***

13. *принимает во внимание* работу, проделанную Советом при технической поддержке со стороны САЕР в области системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV), критериев единиц эмиссии, подлежащих приобретению эксплуатантами воздушных судов, и реестров в рамках COSIA, и *порукает* Совету завершить при технической поддержке САЕР работу по обеспечению полноценного внедрения COSIA после 2020 года; ***{MRV, EUC, реестры – рекомендации САЕР}***

14. *постановляет* ввести трехлетний цикл обеспечения соблюдения, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., в ходе которого эксплуатанты воздушных судов будут осуществлять гармонизацию своих потребностей в компенсации в рамках системы, при этом ежегодно представляя необходимые данные в единый государственный полномочный орган; ***{Цикл обеспечения соблюдения}***

15. *постановляет*, что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках COSIA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и во избежание необоснованной экономической нагрузки на международную авиацию по причине сбоя рыночных механизмов, например чрезмерно высокой стоимости единиц эмиссии или ограничений доступа к рынку углерода; и что в случае возникновения подобных обстоятельств Совету следует вмешаться и пересмотреть COSIA, а также рассмотреть возможные способы решения таких проблем; ***{Ценовые гарантии}***

¹ Новым авиаперевозчиком является любой эксплуатант воздушных судов, начавший осуществлять авиационную деятельность, подпадающую под действие системы, на момент вступления ее в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом воздушных судов.

16. *постановляет*, что действие структурных элементов COSIA будет продолжаться до конца 2035 года и периодически пересматриваться каждые три года после 2022 года, в том числе относительно необходимости приостановки действия системы вследствие достижения глобальных желательных целей посредством применения мер, не относящихся к РМ, а также экономического воздействия системы, способного повлиять на устойчивое развитие авиационной отрасли, и что возможность продления срока действия системы после 2035 года будет рассмотрена к концу 2032 года; ***{Срок действия и пересмотр}***

17. *порукает* осуществить следующие действия в целях создания механизмов, необходимых для внедрения COSIA после 2020 года:

В отношении внедрения системы MRV,

- a) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по внедрению системы MRV в рамках COSIA для принятия Советом к июню 2017 года; ***{Разработка правил MRV}***
- b) всем государствам-членам, чьи эксплуатанты воздушных судов выполняют международные рейсы, разработать в соответствии с SARPS по MRV необходимые механизмы внедрения системы MRV после 1 января 2018 года; ***{Внедрение правил MRV}***

В отношении критериев единиц эмиссии (EUC),

- c) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать необходимый инструктивный материал по критериям единиц эмиссии (EUC) для принятия Советом к 2018 году с целью поддержать покупку эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы; ***{Разработка инструктивного материала по EUC}***
- d) Совету учредить при технической поддержке со стороны САЕР постоянный технический консультативный орган по критериям единиц эмиссии (EUC) в целях поддержки применения EUC государствами-членами; ***{Утвержденные программы}***

В отношении создания реестров,

- e) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать необходимый инструктивный материал для поддержки формирования реестров в рамках системы, для принятия Советом к 2018 году; ***{Разработка инструктивного материала по созданию реестров}***
- f) Совету создать под эгидой ИКАО консолидированный центральный реестр, который должен начать функционировать не позднее 1 января 2021 года; ***{Создание центрального реестра}***
- g) государствам-членам, участвующим в первом этапе внедрения системы, разработать необходимые механизмы для создания собственных реестров или групповых реестров, подготовленных группами государств, в соответствии с инструктивным материалом ИКАО, и обеспечить их ввод в действие не позднее 1 января 2021 года; ***{Создание реестров для государств первого этапа}***

- h) государствам-членам, участвующим во втором этапе внедрения системы, разработать механизмы, необходимые для создания собственных реестров или групповых реестров, подготовленных группами государств, в соответствии с инструктивным материалом ИКАО, и обеспечить их ввод в действие не позднее 1 января 2026 года; ***{Создание реестров для государств второго этапа}***

В отношении управления COSIA,

- i) Совету осуществлять надзор за функционированием COSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны постоянного технического консультативного органа и САЕР, в частности пересматривать структурные элементы системы; ***{Управление}***

В отношении нормативной базы,

- j) государствам-членам принять необходимые меры для создания к 2020 году надлежащей национальной нормативной базы для внедрения и ввода в действие системы. ***{Нормативная база}***

18. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены будут предпринимать все необходимые действия по обеспечению наращивания потенциала и оказанию помощи, а также по созданию партнерских программ в целях внедрения COISA после 2020 года, в частности: – **Поддержка дифференцированного подхода**

В отношении внедрения системы MRV,

- a) Совет предпринимает необходимые шаги по расширению программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в укреплении потенциала и помощи для внедрения ими системы MRV с 1 января 2018 года, в частности посредством организации семинаров и обучения во всех регионах после 2017 года и обеспечения необходимой финансовой поддержки; ***{Наращивание потенциала в области MRV}***
- b) государства-члены создают программы партнерства для взаимодействия в области внедрения системы MRV; ***{Программы партнерства в области MRV}***

В отношении создания реестров,

- c) Совету принять необходимые действия для расширения программ по наращиванию потенциала и помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребность государств-членов в укреплении потенциала и помощи для учреждения ими реестров, в частности посредством организации семинаров и обучения во всех регионах после 2017 года и обеспечения необходимой финансовой поддержки; ***{Наращивание потенциала по созданию реестров}***
- d) государствам-членам учредить программы партнерства для сотрудничества в области создания собственных реестров или групповых реестров, разработанных группами государств, и для их возможного экспериментального внедрения; ***{Программы партнерства по созданию реестров}***

19. *порукает* Совету содействовать использованию единиц эмиссии, разработанных в рамках программ, отвечающих критериям единиц эмиссии (EUC), и способствующих реализации проектов с участием развивающихся государств в рамках COSIA, включая единицы эмиссии, разработанные в рамках МЧР, новых рыночных механизмов или других программ под эгидой РКИК ООН, и *рекомендует* государствам разработать соответствующие проекты в области авиации; *{Дальнейшие шаги по использованию единиц эмиссии}* – **Поддержка дифференцированного подхода**

20. *порукает* Совету изучить вопрос дальнейшей разработки методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению эмиссии CO₂ от авиации, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате внедрения таких программ в рамках COSIA, и избежать двойного учета эмиссии; *{Дальнейшие шаги в области авиационной методологии}*

— КОНЕЦ —