



## АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 22 повестки дня (Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер) утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 22/2 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*



**Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения****22.3 ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА РЫНОЧНЫХ МЕР**

22.3.1 В документе WP/52 и исправлении № 1 Совет представил проект текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе рыночных мер (PM) "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*", который разрабатывался в свете деятельности, осуществлявшейся Организацией после 38-й сессии Ассамблеи с целью разработки глобальной системы PM, краткая информация о которой приводится в добавлении А. В добавлении В к настоящему рабочему документу приводится текст проекта резолюции Ассамблеи для рассмотрения 39-й сессией Ассамблеи.

22.3.2 В документе WP/414 Словакия от имени Европейского союза и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации высказала мнение о необходимости принятия 39-й сессией Ассамблеи решения относительно введения обоснованной, надежной и эффективной глобальной системы рыночных мер в качестве ключевого элемента "корзины мер" для решения проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и обеспечения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года. В документе представлена европейская позиция, согласно которой главные структурные элементы должны быть ясными, достоверными и согласованными и использоваться в комплексе в течение периода действия глобальной системы PM совместно с дорожной картой внедрения начиная с 2020 года. В документе также содержится информация о намерении ЕС, его государств – членов и других государств – членов ЕКГА внедрить эту систему с самого начала и просьба к государствам, которые в состоянии сделать это, заявить до окончания сессии Ассамблеи о своей приверженности добровольному участию в глобальной системе PM с начала ее функционирования.

22.3.3 В документе WP/412 Индия, Китай и Российская Федерация предложили изменения к некоторым положениям текста проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе PM, в частности: анализ функционирования системы после реализации экспериментального и первого этапов позволит определить структурные параметры второго этапа с 2027 года, такие как порог КТК для освобождения государств и конкретные индивидуальные темпы в рамках динамичного подхода с 2030 года; признание того, что "ведущую роль будут играть развитые государства"; распределение компенсационных обязательств на основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC) отдельными участвующими государствами или по формуле, представленной в п. 9 проекта текста; использование различных пороговых значений для привлечения к системе новых участников из развитых и развивающихся стран; необоснованность распространения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) на требования к мониторингу, отчетности и верификации (MRV) и различные сроки внедрения MRV государствами, участвующими на различных этапах реализации системы.

22.3.4 В документе WP/449 Гватемала и Испания представили информацию об "альянсе по устойчивому развитию авиации (ALAS)", созданному Гватемалой, Испанией и Соединенными Штатами Америки с целью стимулировать реализацию программ и проектов по созданию экологичного, социально ориентированного и экономически устойчивого авиационного сектора, в рамках которых особое внимание уделяется последовательной выработке подхода к сокращению эмиссии. В документе другим государствам и организациям предлагается присоединиться к этой

инициативе и подчеркивается необходимость сотрудничества между государствами в целях внедрения системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

22.3.5 В документе WP/182 Катар высказал свое мнение относительно пункта i) приложения к резолюции A38-18, которая в конкретном плане связана с признанием "своевременных действий", предпринимаемых авиакомпаниями для повышения топливной эффективности и сокращения авиационной эмиссии. Катар подчеркнул, что эти предложения не учитывают важного структурного элемента, под которым понимается общеизвестный термин "первопроходцы" и что непризнание их роли будет служить для авиакомпаний демотиватором и сдерживать их усилия по повышению эффективности своей деятельности более высокими темпами, чем в среднем по отрасли, что фактически поставит "первопроходцев" в невыгодное положение в рамках обеспечения углеродно-нейтрального прироста.

22.3.6 В документе WP/211 Revision No. 1 Индонезия поддержала создание глобальной системы РМ для международной авиации и кратко изложила свою позицию, включая необходимость уменьшения компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе, готовность Индонезии присоединиться к системе на ранней стадии ее внедрения с 2021 года, если ИКАО и/или другие государства-члены окажут ей техническую поддержку, и одобрение Индонезией динамичного перехода от полностью (100 %) секторального распределения компенсационных обязательств к индивидуальному.

22.3.7 В документе WP/233 Бразилия поддержала двухэтапный подход к внедрению глобальной системы с минимальным пятилетним интервалом между этапами, а также выступила за то, чтобы классификация государств на каждом этапе основывалась главным образом на таких критериях авиационного сектора, как коммерческие тонно-километры (КТК). Бразилия убеждена в том, что все страны Южной и Центральной Америки, на которые не распространяются освобождения, должны присоединиться к системе одновременно на втором этапе. Она поддержала полностью секторальный подход к распределению компенсационных обязательств. Бразилия также признала, что дальнейшая работа, которая будет поручена САЕР в области внедрения глобальной системы РМ, в частности относительно критериев единиц эмиссии, должна увязываться с целями РКИК ООН и Парижского соглашения.

22.3.8 В документе WP/234 Бразилия кратко изложила технические доводы в поддержку принятия полностью секторального подхода к распределению компенсационных обязательств с целью избежания нарушения рыночного равновесия и наложения непропорционального бремени на развитие международных воздушных перевозок в некоторых регионах.

22.3.9 В документе WP/343 Малайзия поддержала разработку глобальной системы РМ в виде глобальной компенсационной системы, направленной на уменьшение воздействия эмиссии углерода сектора международной авиации. Малайзия будет предпринимать все необходимые меры по подготовке к внедрению этой системы, запросив при этом техническую помощь от ИКАО и способствуя сотрудничеству с другими государствами. Малайзия поддержала поэтапное внедрение системы на основе консенсуса государств-членов, а также секторальный подход к распределению компенсационных обязательств. Малайзия сообщила о своем намерении с самого начала на добровольной основе принять участие в системе.

22.3.10 В документе WP/387 Российская Федерация представила общий анализ негативных последствий, связанных с внедрением системы CORSIA, и предложила альтернативный подход к решению экологических проблем на основе механизма чистого развития (МЧР) для международной гражданской авиации (ACDM) в качестве основы для внедрения глобальной системы РМ. Это предложение предусматривает создание механизма мобилизации доступных ресурсов для международной гражданской авиации путем введения экологического взноса государств в размере, исчисляемом по единой ставке сбора с каждой тонны авиационного топлива, заправляемого для выполнения международных полетов, в целях финансирования экологически эффективных авиационных проектов в развивающихся государствах.

22.3.11 В документе WP/411 Канада высказала мнение о том, что единая и стабильная глобальная система РМ как один из элементов корзины мер по решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации принесет значительно лучший результат для окружающей среды при меньших издержках, чем альтернативный вариант, при котором отдельные государства и регионы принимают несогласованные меры. Канада признала, что содержащийся в документе WP/52 проект резолюции Ассамблеи является итогом значительных усилий по достижению компромисса и что структурные элементы будут действительно функционировать только в своей совокупности, а комплекс мер сбалансирован и отражает множество точек зрения различных государств. Канада сообщила о своем намерении с самого начала на добровольной основе принять участие в системе и рекомендовала другим государствам поступить аналогичным образом.

22.3.12 В документе WP/428 Чили представила свои мнения относительно проводимой САЕР технической работы в области мониторинга, отчетности и верификации (MRV), критериев единиц эмиссии (EUC) и реестров, связанных с разработкой глобальной системы РМ, а также отметила преимущества для всех государств-членов, связанных с обеспечением прозрачного доступа к соответствующей информации. Чили предложила обеспечить возможность участия в дискуссии, касающейся будущей технической деятельности САЕР в области глобальной системы РМ, всем государствам-членам.

22.3.13 В документе WP/448 Соединенные Штаты Америки поддержали комплексный подход ИКАО к достижению углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года с помощью "корзины мер", включая глобальную систему РМ в качестве дополнительного средства. Соединенные Штаты Америки поддержали принятие CORSIA и одобрили предлагаемый текст резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении В к документу WP/52, которая представляет собой тщательно сбалансированный пакет ключевых элементов; Соединенные Штаты Америки высказали намерение предоставить государствам поддержку в области наращивания потенциала в целях оказания помощи во внедрении CORSIA. Соединенные Штаты Америки также высказали свое намерение присоединиться к глобальной системе РМ с самого начала при условии участия других государств, на долю которых в совокупности приходится значительный объем глобальной эмиссии, и рекомендовали другим государствам рассмотреть возможность участия в глобальной системе РМ с самого начала и по возможности публично заявить Ассамблее о своем желании сделать это.

22.3.14 В документе WP/153 Revision No. 1 ИАТА подчеркнула, что распространение на авиацию механизмов углеродного ценообразования приведет к созданию неприемлемого многообразия мер, применяемых в отношении эксплуатантов и правительств. В противовес этому ИАТА убеждена в том, что если глобальная система компенсации выбросов углерода, направленная на поддержание углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, станет

единственной и общепринятой мерой для борьбы с выбросами CO<sub>2</sub> в международной авиации, затраты отрасли, оставаясь существенными, будут более "управляемыми".

22.3.15 В документе WP/154 Revision No. 1 ИАТА высказала свое мнение относительно поэтапного внедрения глобальной системы РМ, в частности: на любом отдельно взятом маршруте всем эксплуатантам должны быть обеспечены равные условия; эмиссия, не подпадающая под действие системы, не должна перераспределяться для ее компенсации другими эксплуатантами – участниками системы; доля эмиссии международной авиации, охватываемая на различных этапах, не должна быть ниже уровня, предусмотренного существующим предложением, ставшим результатом Совещания высокого уровня, проведенного в мае 2016 года, и особое положение в отношении наименее развитых стран (LDC), малых островных развивающихся государств (SIDS) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (LLDC), ограничит влияние системы на развивающиеся и формирующиеся экономики.

22.3.16 В документе WP/155 Revision No. 1 КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА представили резолюцию по глобальной системе РМ, принятую на 72-м общем собрании ИАТА в июне 2016 года, в которой изложен ряд рекомендуемых структурных элементов, включая: поэтапное внедрение не должно приводить к искажению рыночного равновесия и все эксплуатанты, выполняющие полеты по одним и тем же маршрутам, должны находиться в равных условиях; при распределении компенсационных обязательств необходимо надлежащим образом учитывать нагрузку на отраслевой и индивидуальный компоненты с учетом того, что нагрузка может измениться на протяжении жизненного цикла этой системы.

22.3.17 В документе WP/413 МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА также высказали мнение о том, что авиационная отрасль признает результаты обсуждений, следствием которых стало предложение о применении системы CORSIA на добровольной основе в рамках экспериментального и первого этапов, однако при этом они подчеркнули важность обеспечения гарантий в том, что это не приведет к дополнительному нарушению рыночного равновесия и сохранит глобальный и исключительный характер этой системы. В документе также рассмотрен вопрос о необходимости обеспечения нормативной предсказуемости и стабильности и особо подчеркивается роль наращивания потенциала для упрощения условий участия в CORSIA. В документе государствам рекомендуется присоединяться к CORSIA на добровольной основе с самого начала функционирования системы, а Совету предлагается ускорить работу по MRV, EUC и реестрам.

22.3.18 В документе WP/248 Всемирный банк обратил внимание на возможность сотрудничества между ИКАО и Группой Всемирного банка (WBG) для оказания поддержки успешному внедрению глобальной системы РМ. WBG обладает значительным опытом в области наращивания потенциала, что будет иметь важное значение для механизмов, предусмотренных системой ИКАО, включая разработку и создание реестров, системы MRV, сбор данных и средства управления. WBG готова оказать необходимую поддержку программе ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи для успешного внедрения системы.

22.3.19 В документе WP/431 Республика Корея в преддверии внедрения глобальной системы РМ для международной авиации поделилась информацией об уроках, извлеченных Республикой Корея в ходе внедрения системы MRV в рамках соглашения о добровольной деятельности (AVA) с национальными эксплуатантами воздушных судов и корейской системы торговли квотами на эмиссию (ETS) применительно к внутренним полетам.

22.3.20 В документе WP/443 Таиланд представил информацию о таиландской программе добровольного сокращения эмиссии (TVER), являющейся одним из механизмов сокращения эмиссии парниковых газов в рамках таиландского добровольного рынка углерода, и предложил Ассамблее поддержать кредиты TVER для их использования в качестве компенсационного кредита применительно к глобальной системе РМ для международной авиации.

22.3.21 В документе WP/163 ИАТА вновь подчеркнула важность принципов простоты, целостности и конфиденциальности, действующих для эксплуатантов воздушных судов, и необходимость проведения важной последующей работы в отношении ряда ключевых элементов, связанных с MRV, EUC и реестрами, чтобы обеспечить возможность полномасштабного внедрения глобальной системы РМ для международной авиации.

22.3.22 В документе WP/206 Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ИККА) определила ключевые элементы для рассмотрения Ассамблеей в целях внедрения глобальной системы РМ на экологически и экономически прочной основе. Она внесла рекомендации относительно дополнительного усиления текста резолюции Ассамблеи, отразив в нем необходимость установления более амбициозных целей на основе процесса анализа в соответствии с Парижским соглашением, необходимость повышения первоначальной ответственности на региональных маршрутах с высоким уровнем углеродного загрязнения, необходимость увеличения обязательств на небольших, но быстро развивающихся региональных маршрутах по мере увеличения создаваемого на них загрязнения и необходимость регулярного уточнения обязательств.

22.3.23 В документе WP/377 Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA) высоко оценила результаты проведенной ИКАО и ее государствами – членами деятельности, связанной с рассмотрением экологических проблем, и представила свою позицию по глобальной системе РМ; в частности, она высказала свое мнение о том, что внедрению этой системы будут способствовать обязательное представление планов действий государств и включение вопросов экологии в программы проверок ИКАО.

22.3.24 В документе WP/465 Доминиканская Республика представила информацию о достигнутом прогрессе в области внедрения своего плана действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> (DRAPER), который был подготовлен в соответствии с требованиями резолюции A38-18 Ассамблеи и при поддержке реализуемого ИКАО-ЕС проекта оказания помощи. Обновленная версия плана действий была представлена в июле 2015 года.

22.3.25 Комитет признал наличие проблемы, обусловленной положениями о членском составе САЕР, которая была поднята в документе WP/428, представленном Чили, и отметил, что Совет уже принял решение о распространении большего объема информации о деятельности САЕР и что Секретариат изучит наилучший подход к упрощению процедуры назначения наблюдателей САЕР от всех заинтересованных государств и назначения их экспертов для участия в деятельности, связанной с РМ.

22.3.26 Комитет признал, что в ряде документов подчеркивается важность наращивания потенциала и оказания помощи государствам во внедрении глобальных РМ и что в этой связи в текст проекта резолюции Ассамблеи включены конкретные положения. Комитет одобрил документ WP/248, представленный Всемирным банком, который намерен оказывать поддержку

деятельности по наращиванию потенциала в целях внедрения глобальной системы РМ в части, касающейся систем MRV и реестров.

22.3.27 Комитет оценил объем работ, выполненных Советом, его Консультативной группой по вопросам окружающей среды (EAG), Группой высокого уровня, совещанием высокого уровня и совещанием неофициальной группы "друзья президента" совместно с техническим вкладом экспертов, что позволило Совету подготовить проект текста резолюции, содержащийся в добавлении В документа WP/52.

22.3.28 Подавляющее число государств выразили свою поддержку проекту текста резолюции Ассамблеи, содержащемуся в документе WP/52, поскольку он является результатом значительных усилий, предпринятых Организацией в течение последних трех лет, отражает различные мнения государств и поэтому в качестве пакета представляет собой тщательно сбалансированный и приемлемый компромисс.

22.3.29 Некоторые государства выразили обеспокоенность, в частности, относительно необходимости выполнения дополнительного объема работ в целях учета мнений всех государств в проекте текста резолюции Ассамблеи и предложили продолжить дискуссию и консультации для улучшения проекта текста. Комитет отметил, что эти вопросы рассмотрены в п. 2 документа WP/52.

22.3.30 Комитет принял к сведению информацию о том, что Председатель совместно с Президентом Совета проведут консультации с некоторыми государствами с целью обсуждения возможного совершенствования текста проекта резолюции Ассамблеи, не оказывая при этом влияния на поддержку, уже полученную этим текстом.

22.3.31 После проведения неофициальных консультаций с рядом государств Комитет рассмотрел предложения, высказанные в ходе консультаций, и согласился внести в проект текста резолюции Ассамблеи следующие изменения:

- В проект текста будет добавлен новый пункт преамбулы: "*Признавая*, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей";
- В проект текста будет добавлен новый п. 7 с): "*Всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, имея при этом в виду, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, принимают на себя ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие*";
- В проект текста резолюции Ассамблеи будет добавлен новый п. 17bis: "*Постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии CAEP, включая



решения об избежании двойного учета, винтажа, отвечающего критериям, и временных рамок;".

22.3.32 Государства высказали различные мнения относительно того, что должно быть Стандартом, Рекомендуемой практикой или инструктивным материалом в части, касающейся MRV и EUC. В этой связи Комитет поручил Совету в ходе деятельности по разработке Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующего инструктивного материала по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, дать четкие указания относительно того, что должно быть Стандартом или Рекомендуемой практикой и что должно быть в инструктивном материале.

22.3.33 Комитет отметил, что Совет, осуществляя деятельность в области критериев единиц эмиссии, будет содействовать реализации проектов сокращения эмиссии, в рамках которых будут формироваться единицы эмиссии авиационного сектора, и разработке методик для них. Комитет особо подчеркнул, что государствам рекомендуется разрабатывать внутренние проекты, связанные с авиацией.

22.3.34 Комитет отметил, что в соответствии с решениями Ассамблеи ответственность за управление и общее руководство системой возложена на Совет.

22.3.35 Подавляющее число государств вновь высказали свою поддержку проекту текста резолюции Ассамблеи, содержащемуся в документе WP/52, с учетом приведенных выше изменений, предложенных в результате проведения официальных консультаций.

22.3.36 Несколько государств вновь высказали свою обеспокоенность относительно влияния ряда структурных элементов предлагаемой глобальной системы РМ на устойчивое развитие международной авиации, в частности на развивающиеся страны.

22.3.37 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 22/2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что резолюция А38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (РМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

*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,

*также напоминая*, что резолюция A38-18 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 условий 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,

*признавая*, что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации, а также значительный объем работы, проделанной Советом, его Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (EAG) и Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) по подготовке рекомендации по созданию глобальной системы РМ, ее структурных элементов и механизмов внедрения, включая проведенный анализ различных подходов к распределению обязательств,

*также напоминая*, что резолюция A38-18 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,

*признавая* проведение в 2015 и 2016 гг. охватывающих все регионы семинаров в рамках двух раундов Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD),

*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,

*признавая*, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только однократно,

*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,

*вновь подтверждая* обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам,

*ссылаясь* на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* их принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

*также признавая* принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

*приветствуя* принятие Парижского соглашения в рамках РКИК ООН и *признавая*, что работа, касающаяся глобальной системы РМ для международной авиации, и ее внедрение будут способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении,

*принимая во внимание*, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР), и создание новых рыночных механизмов в рамках Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам,

*приветствуя* сотрудничество между Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН) и ИКАО в области разработки методики МЧР для авиации,

*признавая*, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей;

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, а также резолюция А39-УУ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А38-17 и А38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии СО<sub>2</sub> международной авиации, включая авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, глобальную систему РМ и любые другие меры, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, обеспечивающих экологические выгоды для авиационного сектора;

3. *также признает*, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии СО<sub>2</sub> в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии СО<sub>2</sub> международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. *подчеркивает* роль глобальной системы РМ, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. *постановляет* внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;

6. *просит* Совет 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 CO<sub>2</sub> международной авиации, а также отслеживать и сообщать прогресс в осуществлении планов действий и разработать методiku, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта воздушных судов в данном году за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, с тем чтобы отразить все элементы корзины мер;

7. *просит* Совет продолжать следить за внедрением всех элементов корзины мер и рассмотреть необходимую политику и действия с целью обеспечить достижение сбалансированного прогресса в рамках всех элементов при повышении со временем процентного показателя сокращения объемов эмиссии в результате не относящихся к РМ мер;

8. *признает* особые условия 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, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия;

9. *постановляет* осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия, следующим образом:

- a) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов воздушных судов на основании п. 11 e) i) ниже;
- b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;
- c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, имея при этом в виду, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, принимают на себя ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;

- d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;
- e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСРГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если они не участвуют добровольно в данном этапе;
- f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участником системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;
- g) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций Ассамблее относительно таких коррективов для принятия решения;

10. *постановляет*, что, с целью свести к минимуму искажения рыночного равновесия, CORSIA 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 CORSIA на основании п. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;
- b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;
- c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

11. *постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO<sub>2</sub>, подлежащий компенсации эксплуатантом воздушных судов в рассматриваемом году с 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

- a) компенсационное обязательство эксплуатанта воздушных судов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × фактор роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × фактор роста этого эксплуатанта воздушных судов в рассматриваемом году)];
- b) где фактор роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где фактор роста эксплуатанта воздушных судов = (суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и
- e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:
  - i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может выбирать в течение этого экспериментального этапа, применять ли это к:
    - a) эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или
    - b) эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в 2020 году;
  - ii) с 2024 по 2026 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
  - iii) с 2027 по 2029 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
  - iv) с 2030 по 2032 год по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;

- v) с 2033 по 2035 год по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- f) эмиссия эксплуатанта воздушных судов и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключенную из системы в этом году;
- g) объемы эмиссии в пп. 11 b) и 11 c) выше будут рассчитываться заново в начале каждого года, с тем чтобы учесть маршруты во все государства и из всех государств, которые будут дополнительно включены ввиду их участия на добровольной основе или начала нового этапа или цикла обеспечения соблюдения условий;

12. *постановляет*, что новый участник<sup>1</sup> освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам воздушных судов;

13. *постановляет*, что несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов воздушных судов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO<sub>2</sub> 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;

14. *постановляет*, что ни одному из эксплуатантов воздушных судов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений;

15. *принимает во внимание* работу, проделанную Советом при технической поддержке САЕР в области: а) системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV); b) рекомендуемых критериев единиц эмиссии, подлежащих приобретению эксплуатантами воздушных судов с учетом событий в рамках процесса РКИК ООН; с) и реестров в рамках CORSIA, и *просит* Совет завершить как можно скорее при технической поддержке САЕР свою работу, включая обеспечение наращивания потенциала и оказание помощи, с тем чтобы обеспечить полноценное внедрение CORSIA начиная с 2020 года;

16. *постановляет* ввести трехлетний цикл обеспечения соблюдения условий, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., для эксплуатантов воздушных судов в целях согласования своих компенсационных обязательств в рамках системы, при этом ежегодно представляя необходимые данные в полномочный орган, назначенный государством регистрации эксплуатанта;

---

<sup>1</sup> Новым участником 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.

17. *постановляет*, что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках CORSIA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и во избежание необоснованного экономического бремени на международную авиацию и *просит* Совет определить основания и критерии для таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем;

18. *постановляет*, что начиная с 2022 года Совет каждые три года проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблеей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы. Помимо прочего, это будет включать:

- a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия на государства и эксплуатантов воздушных судов и на международную авиацию, а также функционирования структурных элементов системы;
- b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму искажение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;
- c) проведение специального анализа в конце 2032 года относительно прекращения действия системы, продления ее действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива в достижение экологических целей ИКАО;

19. *определяет*, что CORSIA или любая другая система, вводимая по решению Ассамблеи, должна быть рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации;

20. *просит* осуществить следующие действия в целях создания механизмов, необходимых для внедрения CORSIA с 2020 года:

в отношении внедрения системы MRV:

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, включая упрощенные процедуры MRV, для принятия Советом к 2018 году;
- b) всем государствам-членам, эксплуатанты воздушных судов которых выполняют международные рейсы, разработать в соответствии с SARPS по MRV необходимые механизмы для внедрения с 1 января 2019 года;



в отношении критериев единиц эмиссии (EUC):

- c) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по критериям единиц эмиссии (EUC) для принятия Советом как можно скорее, но не позднее 2018 года, с целью поддержать покупку эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы с учетом соответствующих событий в РКИК ООН и статьи 6 Парижского соглашения;
- d) Совету учредить при технической поддержке со стороны САЕР постоянный технический консультативный орган по критериям единиц эмиссии (EUC) в целях выработки рекомендаций Совету относительно отвечающих критериям единиц эмиссии для использования в CORSIA;
- e) Совету при технической поддержке со стороны САЕР при необходимости периодически пересматривать SARPS и соответствующий инструктивный материал по EUC в целях обеспечения согласованности с будущими соответствующими решениями в рамках Парижского соглашения;

в отношении создания реестров:

- f) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать политику и соответствующий инструктивный материал для поддержки формирования реестров в рамках системы, для принятия Советом к 2018 году;
- g) Совету создать под эгидой ИКАО консолидированный центральный реестр, который должен начать функционировать не позднее 1 января 2021 года;
- h) государствам-членам разработать необходимые механизмы для создания собственных реестров или групповых реестров, подготовленных группами государств, или организовать участие в других реестрах в соответствии с инструктивным материалом ИКАО;

в отношении управления CORSIA:

- i) Совету осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны постоянного технического консультативного органа и САЕР;

в отношении нормативной базы:

- j) государствам-членам принять необходимые меры для создания к 2020 году надлежащей национальной политики и нормативной базы для внедрения и ввода в действие системы;

21. *постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии CAEP, включая решения об избежании двойного учета, винтажа, отвечающего критериям, и временных рамок.

22. *постановляет*, что ИКАО и ее государства – члены должны предпринимать все необходимые меры по обеспечению наращивания потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA с 2020 года, в частности:

в отношении внедрения системы MRV:

- a) Совету предпринять необходимые меры по расширению программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для внедрения ими системы MRV с 1 января 2019 года, в том числе посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и содействия предоставлению необходимой финансовой поддержки, в частности тем государствам, которые добровольно участвуют в экспериментальном этапе и в связи с этим нуждаются в поддержке;
- b) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV;

в отношении создания реестров:

- c) Совету предпринять необходимые действия для расширения программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для учреждения ими реестров, в том числе посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и содействия предоставлению необходимой финансовой поддержки, в частности тем государствам, которые добровольно участвуют в экспериментальном этапе и в связи с этим нуждаются в поддержке;
- d) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области создания собственных реестров или групповых реестров, разработанных группами государств, и для их возможного экспериментального внедрения;

23. *постановляет*, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые отвечают критериям единиц эмиссии (EUC) в п. 20 выше;

24. *просит* Совет содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, полезных для развивающихся государств, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации;

25. *просит* Совет изучить вопрос о дальнейшей разработке 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 авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета эмиссии.

— КОНЕЦ —