

**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

**МЕХАНИЗМ ЧИСТОГО РАЗВИТИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ КАК АЛЬТЕРНАТИВА СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ
ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
(CORSA)**

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Не вызывает сомнений тот факт, что деятельность ИКАО в части решения вопросов, связанных с изменением климата, декларативно всегда была направлена на сокращение эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации. Однако "глобальная желательная цель удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне" (CNG2020) и вытекающая из ее нереалистичности необходимость применения "системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации" (CORSA) уже даже на этапе подготовки к ее внедрению приведут к глобальному абсолютному увеличению эмиссии CO₂ и, что наиболее важно, к снижению общего уровня безопасности полетов на глобальном уровне.

К числу негативных последствий внедрения CORSIA также следует отнести значительные риски искажения рыночных отношений в области авиационных перевозок, значительные накладные расходы, как в государствах, так и в рамках регулярного бюджета ИКАО, не имеющие прямого отношения к мероприятиям по сокращению эмиссии CO₂, значительные риски банкротства авиакомпаний в развивающихся странах в самой ближайшей перспективе.

В рабочем документе представлен общий анализ негативных последствий, связанных с внедрением CORSIA, и предлагается альтернативный подход к решению экологических вызовов на основе, так называемого, механизма чистого развития для международной гражданской авиации (ACDM) как основы для внедрения глобальных рыночных мер (ГРМ), который в полной мере мог бы соответствовать Целям устойчивого развития ООН (резолюция A/RES/70/1 Генеральной Ассамблеи ООН "Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года").

Действия: Действия Ассамблеи изложены в п. 7 настоящего документа.

| | |
|-------------------------------|---|
| <i>Стратегические цели</i> | Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями D "Экономическое развитие воздушного транспорта" и E "Охрана окружающей среды" |
| <i>Финансовые последствия</i> | Сокращение бюджетных расходов ИКАО в связи реализацией внедрения глобальных РМ, а также мобилизация дополнительных финансовых средств для выполнения экологических программ ИКАО и оказания целевой технической помощи развивающимся государствам |
| <i>Справочный материал</i> | C-WP/14489 "Проект рабочего документа Ассамблеи. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" Doc 10022 "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 4 октября 2013 года) EAG/11-WP/3 "Механизм чистого развития для международной гражданской авиации" HLM-GMBM-WP/9 "Парижское соглашение по климату, как основа для достижения консенсуса по проекту будущей Глобальной системы рыночных мер" |

¹ Текст на русском языке представлен Российской Федерацией.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Последние тенденции на рынке международных авиационных перевозок свидетельствуют о смещении "центра тяжести" в сторону развивающихся стран, где на протяжении последних десятилетий наблюдается бурный рост объемов авиационных перевозок, выполняемых национальными авиакомпаниями. В отдельных случаях темпы ежегодного прироста объемов перевозок в таких странах достигают 20 %, в то время, как средние темпы роста "традиционных лидеров" международного авиационного рынка не превышают 3 %. При этом уровень доходности, например, африканских авиакомпаний в 11 раз ниже уровня доходности авиакомпаний североамериканского континента. Очевидно, что даже небольшая дополнительная финансовая нагрузка ограничит возможность дальнейшего развития для большинства авиакомпаний из развивающихся стран и, следовательно, приведет к их вытеснению с рынка международных авиационных перевозок, что в свою очередь существенно увеличит риски их банкротства.

2. ЭМИССИОННЫЕ КРЕДИТЫ

2.1 Внедрение глобальных рыночных мер (ГРМ) на основе CORSIA предполагает приобретение авиакомпаниями эмиссионных кредитов или квот на открытых "углеродных" рынках. Примечательно, что при наличии традиционного общесистемного подхода ИКАО к решению вопросов развития мировой авиатранспортной системы, предлагаемый подход к внедрению ГРМ предусматривает возложение дополнительного экономического бремени только на авиакомпании.

2.2 По сути, эмиссионные кредиты являются механизмом ускоренного возврата инвестиций в уже завершённые экологически эффективные проекты, выполненные в других индустриальных секторах. Таким образом, приобретение таких эмиссионных кредитов эксплуатантами воздушного транспорта в подавляющем большинстве случаев будет лишь способствовать повышению доходности крупных транснациональных компаний, выполнивших такие проекты, и не внесет какого-либо вклада в снижение эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации.

2.3 По некоторым оценкам, только за первые 15 лет после внедрения ГРМ на основе CORSIA в 2020 году и участия международной гражданской авиации в финансировании "Зеленого климатического фонда" Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) глобальные потери отрасли составят около 200 млрд. долл. США, что неизбежно окажет негативное влияние на темпы технологического развития авиационного сектора, главным образом в развивающихся странах. Ассамблея ИКАО, а затем Совет ИКАО уже высказывал свою обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, что отражено в десятом параграфе преамбулы проекта "Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (ГРМ)". Однако внедрение ГРМ на основе CORSIA фактически означает, что сектор международной авиации будет одним из источников рефинансирования экологических проектов, уже выполненных в других индустриальных секторах.

3. CORSIA КАК ФАКТОР СНИЖЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И УВЕЛИЧЕНИЯ ЭМИССИИ CO₂ В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

3.1 Экспоненциально возрастающий со временем отток финансовых ресурсов из авиационной отрасли существенно снизит ее потенциал для дальнейшего технологического развития, включая обновление парка воздушных судов, внедрение новых процедур, основанных на характеристиках воздушных судов, и других программ, направленных на повышение уровня безопасности полетов и повышение эффективности функционирования мировой авиатранспортной системы в целом.

3.2 Очевидно, что потенциал снижения эмиссии CO₂ имеет прямую взаимосвязь с технологическим развитием сектора международной гражданской авиации. Важно отметить, что глобальный характер воздушных перевозок предопределяет негативное влияние технологического отставания в отдельных регионах мира на возможность реализации технологических преимуществ в рамках всей системы международного воздушного транспорта.

3.3 На фоне растущего мирового спроса на воздушные перевозки эксплуатанты, лишенные финансовых возможностей для дальнейшего технологического развития, будут вынуждены продлевать эксплуатацию устаревших и менее топливно-эффективных воздушных судов, что в свою очередь, явится фактором увеличения эмиссии CO₂ в секторе, а также будет сдерживать внедрение новых процедур, основанных на характеристиках воздушных судов. Это, в свою очередь, окажет негативное влияние и на производство воздушных судов новых поколений в связи со снижением общего количества заказов, что также повлияет на сроки разработки новых, более эффективных и безопасных поколений воздушных судов.

3.4 Высказанные выше соображения свидетельствуют об исключительно негативном влиянии CORSIA на потенциал реального сокращения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации и на общий уровень безопасности полетов в мире. При этом реинвестирование значительных финансовых средств в проекты, уже выполненные в других промышленных секторах, никоим образом не повлияют на снижение эмиссии CO₂ на глобальном уровне, увеличивая при этом только доходность транснациональных компаний.

4. ФИНАНСОВЫЕ ПОТЕРИ АВИАКОМПАНИЙ СТРАН, НЕ ВКЛЮЧЕННЫХ В CORSIA НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ ВНЕДРЕНИЯ ГРМ

4.1 Мнение о том, что страны, не включенные в CORSIA на первом этапе внедрения ГРМ, смогут получить очередную "финансовую передышку" на последующие пять лет (по аналогии с принципом *de minimis*) не соответствует действительности. Это связано с тем, что, уже начиная с 2017 года, все страны без исключения будут обязаны приступить к созданию регистров эмиссии эксплуатантов воздушного транспорта на национальном или региональном уровне. Это потребует не только внесения соответствующих изменений в национальное законодательство, но развертывание необходимой инфраструктуры для функционирования эмиссионных регистров, обучения и оплаты труда персонала, вовлеченного в эту деятельность. При этом все эти накладные расходы не будут иметь прямого отношения к проектам по снижению эмиссии CO₂.

4.2 Предлагаемый в п. 8 постановляющей части проекта упомянутой резолюции, так называемый "маршрутный подход" предопределяет необходимость приобретения эмиссионных кредитов всеми эксплуатантами без исключения при выполнении полетов на маршрутах между

странами, включенными в CORSIA на первом этапе внедрения, вне зависимости от страны их регистрации. Принимая во внимание тот факт, что сегодня на рынке международных авиационных перевозок активно используется более 50 тыс. маршрутных пар городов, очевидно, что такой "маршрутный подход" значительно усложнит процедуры мониторинга и верификации эмиссии отдельных авиакомпаний и, соответственно, повысит уровень накладных бюрократических расходов. При этом авиакомпании развивающихся стран, которые не смогут оплачивать приобретение эмиссионных кредитов, будут вынуждены изменить свою маршрутную сеть, что положит начало их дальнейшему "выдавливанию" из рынка международных авиационных перевозок.

4.3 Важно отметить, что отсутствие экономических стимулов для развития авиакомпаний, которые по тем или иным причинам не понесут значительных убытков на первом этапе внедрения, также послужит фактором замедления их технического развития и, соответственно, снижения их конкурентоспособности на рынке международных авиационных перевозок, что в дальнейшем неизбежно приведет к потере их доли рынка со всеми вытекающими последствиями.

5. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ В ОТНОШЕНИИ ВНЕДРЕНИЯ ГРМ НА ОСНОВЕ CORSIA

5.1 Из соображений, изложенных выше, следуют четыре вполне очевидных вывода о том, что внедрение ГРМ на основе CORSIA:

- a) противоречит стратегической цели ИКАО "Охрана окружающей среды" и усилиям государств – членов ИКАО, направленным на снижение эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации;
- b) будет иметь исключительно негативные последствия для реализации главной стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов", а также для стратегической цели "Экономическое развитие воздушного транспорта";
- c) явится инструментом использования международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других промышленных секторов;
- d) приведет к серьезным искажениям рыночных отношений в результате подавления быстрорастущих авиакомпаний в развивающихся государствах и в странах с переходной экономикой, стимулируя недобросовестную конкуренцию, что очевидно противоречит духу и букве Конвенции о международной гражданской авиации, а также Целям устойчивого развития ООН.

5.2 Изложенные выше выводы ставят под сомнение возможность глобального внедрения ГРМ на основе CORSIA в силу того, что достаточно большое количество государств – членов ИКАО предпочтут сделать оговорки в отношении отдельных частей или всей предлагаемой резолюции. Ввиду отсутствия в положениях Чикагской конвенции какого-либо "механизма принуждения", такой сценарий представляется весьма вероятным и весьма нежелательным. Отсутствие согласия государств-членов по столь важному вопросу неизбежно приведет к напряженности в экономических отношениях между государствами на рынке авиационных перевозок. При этом отдельные государства или их региональные союзы

предпримут попытки защиты интересов национальных эксплуатантов воздушного транспорта посредством внедрения различных схем "экологического налогообложения" в отношении международной гражданской авиации, как это уже наблюдалось на примере Европейской схемы торговли квотами на эмиссию (EU ETS).

6. МЕХАНИЗМ ЧИСТОГО РАЗВИТИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАК РАЗУМНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА ВНЕДРЕНИЮ ГРМ НА ОСНОВЕ CORSIA

6.1 Очевидно, что преодоление глобальных вызовов таких, как изменение климата, возможно только на основе консолидированных усилий всего мирового сообщества. Международная гражданская авиация также обязана внести свой вклад в снижение эмиссии CO₂ на глобальном уровне и решение других экологических вызовов.

6.2 В ходе 11-го заседания Консультативной группы Совета ИКАО по охране окружающей среды (26-27 мая 2015 года) от имени делегаций Индии, Китая и России был представлен рабочий документ EAG/11-WP/3, в котором концептуально изложены основы "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" (ACDM), рассматриваемого в качестве разумной альтернативы внедрению ГРМ на основе CORSIA.

6.3 Суть предложения состояла в том, чтобы создать механизм мобилизации доступных ресурсов международной гражданской авиации для финансирования экологически эффективных авиационных проектов в развивающихся государствах. В качестве источника финансирования предлагалось установить экологический взнос государств в размере, исчисляемом по единой ставке сбора с каждой тонны авиационного топлива, заправляемого для выполнения международных полетов. Прерогатива установления величины ставки такого сбора отводится Ассамблее ИКАО. Важно отметить, что, как и в Парижском соглашении, ACDM предусматривает принцип добровольного участия государств при понимании того, что оказание помощи развивающимся государствам является условием их участия в программе ACDM и наличия у них национальных планов по снижению эмиссии.

6.4 Утверждения о том, что упомянутый экологический взнос будет являться другой формой налогообложения гражданской авиации, абсолютно некорректны. В отличие от налогов такой взнос может депонироваться на специальном счете в финансовом учреждении, выбранном государством, для их последующего ежегодного перечисления в международный экологический фонд ИКАО (МЭФ).

6.5 Важно отметить, что в отличие от ГРМ на основе CORSIA, в рамках ACDM будет существовать прямая взаимосвязь между размером внесенных государствами экологических взносов и реальными действиями, направленными на снижение эмиссии CO₂ в секторе. В условиях биржевых торгов такая прямая взаимосвязь между стоимостью "эмиссионных единиц" и результатом снижения эмиссии CO₂ отсутствует по определению.

6.6 Для реализации ACDM не потребуется создавать каких-либо дорогостоящих бюрократических надстроек. Единственное, что потребуется от Ассамблеи – призвать государства-члены предоставлять на регулярной основе в ИКАО статистические данные, включая

статическую форму М "Потребление топлива воздушными судами и перевозки коммерческих авиоперевозчиков"².

6.7 В качестве контроля целостности предоставляемых данных могут быть использованы аналогичные статистические данные, формируемые основными партнерами ИКАО – ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта) и МСА (Международный совет аэропортов). По этим причинам можно сделать вывод о том, что АСДМ отвечает требованиям простоты администрирования и эффективности затрат. При этом накладные расходы функционирования АСДМ будут близки к нулевым значениям.

6.8 В предлагаемом проекте системы ГРМ предусмотрено положение в отношении "Гарантии безопасности" (Safeguard clause), предусматривающее возможность пересмотра критериев функционирования ГРМ в случае, если в связи с неблагоприятным изменением соотношения "предложение – цена" на углеродных рынках финансовое бремя на отрасль будет чрезмерным. В силу чего, в числе первых пострадавших стран окажутся наиболее слабые развивающиеся страны. При этом также очевидно, что выход из системы ГРМ или ее пересмотр для отрасли будет сопровождаться очередным весьма болезненным и разрушительным всплеском искажений рыночных отношений.

6.9 В отличие от ГРМ "Механизм чистого развития для международной гражданской авиации (АСДМ)" характеризуется полной предсказуемостью и прозрачностью. При этом он никоим образом не может повлиять на сложившийся баланс экономических отношений на мировом рынке авиационных перевозок. В полной мере также учитываются принципы недискриминации, "общей, но дифференцированной ответственности" (СВDR), "особые условия и соответствующие возможности развивающихся государств" (SCRC).

6.10 Как предполагается, экологический взнос, учитываемый в цене авиационного топлива, в каждом международном аэропорту государства, участвующем в АСДМ, будет одинаковым для всех эксплуатантов вне зависимости от их национальной принадлежности. Принцип добровольного участия в сочетании с помощью авиационного сообщества развивающимся странам, выразившим свою политическую волю посредством предоставления в ИКАО их национальных планов по сокращению эмиссии, в полной мере соответствует принципу СВDR. При этом инфраструктурные улучшения в этих странах, очевидно, окажут положительное влияние на глобальный уровень безопасности полетов, что также будет способствовать устойчивому развитию гражданской авиации во всех странах-членах ИКАО без исключения.

6.11 Размер ставки экологического взноса, как представляется, будет утверждаться Ассамблеей ИКАО на основе трехгодичного цикла, исходя из потребности в объемах финансирования экологических авиационных проектов, одобренных Советом ИКАО и утвержденных Ассамблеей ИКАО. Так, например, если в 2020 году в цену одной тонны авиационного топлива включить экологический взнос в размере 1 долл. США, то размер бюджета экологической программы ИКАО составит около 300 млн. долл. США, что почти в три раза превышает размер годового бюджета регулярной программы ИКАО. Реализация экологических проектов в государствах будет выполняться силами Управления технического сотрудничества ИКАО посредством программы технической помощи ИКАО, наполняя лозунг ИКАО *"Ни одна страна не останется без внимания"* (NCLB) реальным смыслом при полном соответствии Целям устойчивого развития ООН.

² <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>.

6.12 АСДМ также полностью учитывает усилия авиакомпаний, которые уже инвестировали в повышение топливной эффективности парка своих воздушных судов, равно как и другие ранние действия авиакомпаний (до введения АСДМ) и их авиационных администраций, направленные на снижение эмиссии CO₂. В то время как принцип порогового уровня эмиссии 2020 года, заложенный в предлагаемом проекте ГРМ на основе CORSIA, будет стимулировать авиакомпании максимально увеличить свою эмиссию к 2020 году с тем, чтобы на некоторое время снизить налоговое бремя ГРМ после этой даты. Важно отметить, что предлагаемый двухэтапный подход к внедрению ГРМ сам по себе исключает возможность достижения глобальной желательной цели "углеродной нейтральности" после 2020 года (CNG2020) поскольку, как предлагается, *"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 освобождений"* (п. 12 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи, добавление, А39-WP/xx).

6.13 Идея создания международных фондов под эгидой ИКАО не нова. В 1998 году 32-я сессия Ассамблеи ИКАО рассматривала вопрос о создании "Международного валютного фонда ИКАО" для целей финансирования внедрения в глобальном масштабе компонентов CNS/ATM и других проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов. Но в отличие от ГРМ, необходимость реализации этой инициативы в то время не была продиктована глобальными вызовами, затрагивающими вопросы безопасности и устойчивого развития всех стран без исключения.

7. ВЫВОД

7.1 Ассамблее предлагается рассмотреть прилагаемый к настоящему документу альтернативный вариант проекта резолюции Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)", предусматривающий внедрение ГРМ на основе "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации".

ДОБАВЛЕНИЕ

Резолюция А39-XX. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)

Ассамблея,

I 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}

II 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}

III 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 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; {Существующий текст п. 19 с) резолюции А38-18}

IV 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 (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}

V 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}

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

Appendix

VII 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}

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

IX 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}

X 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; {На основе текста из п. 30 резолюции A38-18 и руководящего принципа h)}

XI ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и признавая их принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, в свете различных национальных условий; {Обновлено, чтобы отразить Парижское соглашение}

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

XIII 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; {Признание Парижского соглашения}

XIV принимая во внимание, что РКИК ООН предусматриваются рыночные механизмы и другие программы, такие как механизм чистого развития (МЧР), и создание нового рыночного механизма в рамках Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам; {Новый текст, отражающий Парижское соглашение}

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

1. *постановляет, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией A39-YY "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение*

климата", заменяют резолюции A38-17 и A38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

1.bis *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии CO₂ 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 производимым альтернативным видам топлива, обеспечивающим экологические выгоды для авиационного сектора; **{Корзина мер и предпочтительное применение мер, не относящихся к РМ}**

2. *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 CO₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне; **{Признание невозможности достижения CNG 2020}**

3. *постановляет*, что в виду отсутствия каких-либо научных обоснований исключить из дальнейшего рассмотрения глобальную желательную цель CNG 2020, как несоответствующую реальным возможностям отрасли, и сфокусировать усилия на достижении амбициозной глобальной желательной цели двухпроцентного ежегодного повышения топливной эффективности, не исключая возможность более амбициозного повышения этого показателя на основании новых технологических достижений в области авиации в обозримом будущем;

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; **{Вспомогательная роль ГРМ в достижении CNG 2020}**

4.bis *определяет*, что в духе Парижского соглашения по климату механизм чистого развития для международной гражданской авиации (ACDM) должен быть единственной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации; **{Отсутствие дублирующего применения РМ, помимо ACDM}**

5. *порукает* Совету ИКАО в возможно короткие сроки разработать глобальную систему РМ (ГРМ) в виде механизма чистого развития для международной гражданской авиации (ACDM) в целях достижения максимально возможных результатов по снижению эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации посредством экономического стимулирования внедрения энергосберегающих технологий и оказания целевой помощи в выполнении экологически эффективных проектов в развивающихся государствах, которые на добровольной основе примут решение об участии в системе ГРМ на основе ACDM; **{ACDM представляет собой систему мобилизации финансовых ресурсов отрасли для реализации экологически эффективных проектов в области гражданской авиации при неуклонном повышении уровня безопасности полетов на глобальном уровне)}**

Appendix

6. *порушает* Совету ИКАО в возможно короткие сроки разработать положение о Международном экологическом фонде ИКАО (МЭФ) для аккумулирования экологических взносов государств, участвующих в АСДМ на добровольной основе, и соответствующий инструктивный материал для разработки и внесения этими государствами соответствующих положений в национальное законодательство, предусматривающих порядок формирования экологических взносов и их перечисления в МЭФ ИКАО;

7. *постановляет* провести в 2018 году совещание высокого уровня по охране окружающей среды для оценки готовности ИКАО и государств-членов к внедрению ГРМ на основе АСДМ в 2020 году;

8. *настоятельно призывает* государства-члены прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, включая информацию о потреблении топлива воздушными судами и перевозке коммерческих авиаперевозчиков (статистическая форма М)³, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

9. *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 CO₂ международной авиации, являющихся основой для оказания адресной технической помощи в рамках АСДМ, а также отслеживать и сообщать о прогрессе в осуществлении планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы оценить сокращение эмиссионных выбросов эксплуатанта в данном году за счет использования всех доступных элементов корзины мер, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива; *{Дальнейший прогресс в применении мер, не относящихся к РМ}*

10. *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 определении приоритетности в оказании им технической помощи в рамках АСДМ; *{Признание особых условий государств}* – **Поддержка дифференцированного подхода**

11. *призывает* все государства как можно скорее принять решение о присоединении к АСДМ и официально информировать об этом намерении Совет ИКАО;

12. *принимает во внимание* работу, проделанную Советом при технической поддержке со стороны САЕР в области системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) и *просит* Совет как можно скорее при технической поддержке САЕР разработать систему учета эмиссии на основе статистической информации, предоставляемой государствами на регулярной основе, и ее верификации на основе статистической информации, формируемой ИАТА и МСА, с тем чтобы обеспечить полноценное внедрение АСДМ начиная с 2020 года; *{MRV}*

³ <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>.

13. *постановляет* проводить для рассмотрения Ассамблеей периодический обзор эффективности внедрения АСДМ для оценки реального снижения эмиссии CO₂ в результате выполнения проектов в рамках АСДМ, 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 функционирование структурных элементов системы;
- b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение и повысить эффективность, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV.

В отношении создания реестров эмиссии CO₂,

- c) САЕР разработать политику и соответствующий инструктивный материал для формирования и поддержки реестров в рамках системы, для их принятия к 2018 году; *{Разработка инструктивного материала по созданию реестров}*
- d) Совету создать под эгидой ИКАО консолидированный центральный реестр, который должен начать функционировать не позднее 1 января 2019 года; *{Создание центрального реестра}*
- e) государствам-членам разработать необходимые механизмы для создания собственных или групповых реестров, подготовленных группами государств, в соответствии с инструктивным материалом ИКАО; *{Создание реестров в государствах}*

В отношении управления АСДМ,

- f) Совету осуществлять надзор за функционированием АСДМ, опираясь при необходимости на поддержку со стороны постоянного технического консультативного органа и САЕР; *{Управление}*

В отношении нормативной базы,

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

14. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые действия по обеспечению наращивания потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения АСДМ после 2020 года, в частности:

В отношении внедрения системы MRV,

- h) Совету предпринять необходимые шаги по расширению программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворения потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для внедрения ими системы MRV с 1 января 2018 года, в частности, посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и обеспечения необходимой финансовой поддержки; ***{Наращивание потенциала в области MRV}***
- i) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV; ***{Партнерские отношения в области MRV}***

В отношении создания реестров,

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

15. *рекомендует* государствам-членам разработать местные экологически эффективные проекты в области авиации и направлять их в ИКАО с целью их оценки для включения в программу ACDM;

16. *порукает* Совету ИКАО определить проекты в государствах, финансируемые в рамках ACDM, с перспективой их выполнения до 2030 года, а также подготовить предложения об их приоритизации для утверждения в ходе 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году;

17. *просит* Совет изучить вопрос дальнейшей разработки методик, связанных с авиацией, для их применения в программах снижения эмиссии CO₂, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и *рекомендует* государствам-членам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению эмиссии CO₂ от авиации, что также позволит избежать ее двойного учета. ***{Дальнейшие шаги в области авиационной методики}***