



A39-WP/462
EX/179
5/10/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер)

Прилагаемый материал по пункту 22 повестки дня (Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер) представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

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 CO₂ 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 CO₂ 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 транспарентного 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 CO₂ 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 присоединиться 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 тайландской программе добровольного сокращения эмиссии (TVER), являющейся одним из механизмов сокращения эмиссии парниковых газов в рамках тайландского 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 (ИКСА) 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 CO₂ (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";

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 в отношении единиц эмиссии, сформированных в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, Совет рассмотрит вопрос об их приемлемости для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, касающимся отвечающего критериям винтажа и временных рамок.

22.3.34 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.

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

22.3.36 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.

22.3.37 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.

22.3.38 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 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,

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 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,

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 CO₂ 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 СО₂ 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 СО₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии СО₂ 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 СО₂ 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 CO₂ международной авиации, а также отслеживать и сообщать прогресс в осуществлении планов действий и разработать методику, 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 CO₂, 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 участник¹ 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 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;

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); б) 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;

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,

¹ 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.

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 CO₂ 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 CAEP 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 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;

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

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

24. *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 CO₂, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета эмиссии.