

REPRÉSENTATION DE LA
FÉDÉRATION DE RUSSIE
AUPRÈS DE L'OACI



REPRESENTATION OF
THE RUSSIAN FEDERATION
TO ICAO

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРИ ИКАО

OSG
03 OCT. 2019

999 ROBERT-BOURASSA BOULEVARD, SUITE 16.25
MONTRÉAL, QUEBEC, CANADA H3C 5J9
TEL.: 514-954-8300
FAX: 514-954-5729

Исх. № 338/19
2 октября 2019 г.

Генеральному секретарю ИКАО
доктору Фан Лю

Уважаемая госпожа Генеральный секретарь,

Имею честь направить Вам, как Генеральному секретарю 40-й сессии Ассамблеи ИКАО, «Заявление об оговорках Российской Федерации по тексту резолюций 16/1. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата.*, и 17/1. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).*

Хотел бы информировать Вас о том, что с глубоким разочарованием делегация Российской Федерации констатирует тот факт, что её предложения к ряду положений вышеупомянутых проектов резолюций, разработанные в сотрудничестве с делегацией Китайской Народной Республики и поддержанные Индией, были отклонены председателем Исполнительного комитета без должного обсуждения в нарушение правил 38 и 39 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи ИКАО (Doc 7600)*, несмотря на то, что они были поддержаны рядом государств. Мы рассматриваем это как проявление неуважения к позиции делегаций суверенных государств, официально высказанной в ходе Ассамблеи, и выражаем надежду на то, что выступления делегации Российской Федерации найдут объективное отражение в протоколах 40-й сессии Ассамблеи (заседания Исполнительного комитета и Пленарные заседания).

Мы также отмечаем беспрецедентно неуважительный характер ведения заседаний Председателем Исполнительного комитета, когда выступления всех без исключения государств грубо прерывались выключением микрофона, исходя из установленной им лично продолжительности выступлений в одну минуту без одобрения Ассамблеи, что также является нарушением правила 37 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи ИКАО (Doc 7600)*. В этой связи мы выражаем решительный протест.

Принимая во внимание тот факт, что позиция и мнение суверенных государств были проигнорированы, делегация Российской Федерации заявляет о том, что хотела бы информировать Ассамблею о своём несогласии с редакцией параграфов преамбулы: 10, 13, 19, 24, 26, 29, а также с редакцией пунктов: 2 (а), 7, 8, 9, 13, 15, 22 (с), 23 (с), 23 (d), 25 (с), 25 (f) и 26 постановляющей части резолюции А40-XX. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата.* Мы также полагаем, что Приложение *Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации* должно быть перемещено в новую резолюцию, которая заменит резолюцию А39-3.

Принимая во внимание большое число замечаний по тексту резолюции А40-XX. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*, Российская Федерация заявляет о том, что не находит возможным присоединиться к этой резолюции в целом и намерена, когда посчитает необходимым, применить положения статьи 38 Конвенции о международной гражданской авиации в отношении SARPS тома IV Приложения 16 к Чикагской конвенции.

Вместе с этим делегация Российской Федерации заявляет о том, что готова в любое время продолжить обсуждение варианта глобальных мер экономического стимулирования, направленных на реальное снижение эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации и всецело соответствующих стратегическим целям ИКАО и Целям устойчивого развития ООН.

Примите, госпожа Генеральный секретарь, уверения в моем совершенном уважении.

Приложение: 1. Заявление об оговорках Российской Федерации по тексту резолюций А40-хх. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. изменение климата и А40-хх. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) на 26 листах.

Представитель
Российской Федерации при ИКАО



С.В. Гудков

**ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОГОВОРКАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ТЕКСТУ РЕЗОЛЮЦИЙ
16/1. СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В
ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА И
17/1. СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В
ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И
СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA)**

Уважаемая госпожа Генеральный секретарь,

Пользуясь этой возможностью, российская делегация хотела бы заверить Вас и участников 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в том, что Правительство Российской Федерации уделяет самое пристальное внимание вопросам изменения климата и 23 сентября 2019 года приняло Постановление о ратификации Парижского соглашения по климату. Вместе с этим мы твёрдо уверены в том, что международное авиационное сообщество в ответ на глобальный вызов изменения климата должно сфокусировать свои усилия на действиях, направленных на реальное сокращение эмиссии CO₂ посредством технологического развития отрасли, сохраняя при этом в качестве наивысшего приоритета цель повышения глобального уровня безопасности полётов.

К нашему искреннему и глубокому сожалению, мы должны констатировать тот факт, что предложения Российской Федерации, разработанные в сотрудничестве с делегацией Китайской Народной Республики и поддержанные Индией, к ряду положений проектов резолюций 16/1. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата.*, и 17/1. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)* были отклонены без должного обсуждения в нарушение правил 38 и 39 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи ИКАО (Doc 7600)* несмотря на то, что эти предложения были поддержаны рядом государств. Мы рассматриваем это как проявление неуважения к позиции делегаций суверенных государств, официально высказанной в ходе Ассамблеи.

В очередной раз мы хотели бы повторить то, что, по нашему мнению, внедрение CORSIA:

а. приведёт к увеличению темпов роста эмиссии в секторе международной гражданской авиации и будет иметь исключительно негативные последствия для реализации стратегических целей ИКАО – «Безопасность полётов», «Охрана окружающей среды» и «Экономическое развитие воздушного транспорта»;

б. приведёт к серьёзным искажениям рыночных отношений, стимулируя недобросовестную конкуренцию; что противоречит духу и букве Чикагской конвенции, а также Целям устойчивого развития ООН;

с. явится инструментом для использования международной гражданской авиации в качестве одного из источников финансирования деятельности, связанной с климатом, в других промышленных секторах.

В этой связи делегация Российской Федерации хотела бы информировать Ассамблею о своём несогласии с редакцией параграфов преамбулы: 10, 13, 19, 24, 26, 29, а также с редакцией пунктов: 2 (а), 7, 8, 9, 13, 15, 22 (с), 23 (с), 23 (d), 25 (с), 25 (f) и 26 постановляющей части резолюции 16/1. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата.* Мы также полагаем, что Приложение *Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации* должно быть перемещено в резолюцию, замещающую резолюцию А39-3.

Принимая во внимание большое число замечаний по тексту резолюции 17/1. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*, Российская Федерация заявляет о том, что не находит возможным присоединиться к этой резолюции в целом и намерена, когда посчитает необходимым, применить положения статьи 38 Конвенции о международной гражданской авиации в отношении SARPS тома IV Приложения 16 к Чикагской конвенции.

Вместе с этим, делегация Российской Федерации заявляет о том, что готова в любое время продолжить обсуждение варианта глобальных мер экономического стимулирования, направленных на реальное снижение эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации и всецело соответствующих стратегическим целям ИКАО и Целям устойчивого развития ООН.

Мы направляем эту информацию для того, чтобы вышеупомянутые оговорки могли быть отражены в документе с изложением действующих резолюций Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года) (добавление А), а текст заявления был упомянут в докладах и протоколах 40-й сессии Ассамблеи (заседания Исполнительного комитета и Пленарные заседания).

Примите, госпожа Генеральный секретарь, уверения в нашем совершенном уважении к Вам.

- Приложение:
1. Текст резолюции А40-XX. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата* с предлагаемыми поправками на 12 листах.
 2. Текст резолюции А40-XX. *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)* с предлагаемыми поправками на 11 листах.

От имени делегации Российской Федерации на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО

Представитель

Российской Федерации при ИКАО

С.В. Гудков

ДОБАВЛЕНИЕ

**Резолюция А40-Z
А39-3:** Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) Глобальная система рыночных мер (PM)

Ассамблея,

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

напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету определить при поддержке государств-членов основные вопросы и проблемы, в том числе стоящие перед государствами членами, и подготовить рекомендацию о создании глобальной системы PM, которая бы решала их надлежащим образом, а также главных структурных элементов системы, включая средство учёта особых условий и соответствующих возможностей и механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, эксплуатационные улучшения и внедрение устойчиво производимых видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

принимая во внимание резолюцию А39-3 Ассамблеи, в которой Ассамблея постановила внедрить глобальные рыночные меры в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) в качестве составного элемента корзины мер, которая также включает авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и внедрение устойчиво производимых видов авиационного топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

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 PM, в том числе её осязаемость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложение 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 PM, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учёта 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, эксплуатационные улучшения 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 CORSIA (AGC), его Техническим консультативным органом (TAB) его Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (EAG) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в поддержку внедрения CORSIA на подготовке рекомендации по созданию глобальной системы РМ, её структурных элементов и механизмов внедрения, включая проведённый анализ различных подходов к распределению обязательств,

приветствуя принятие первого издания тома IV "CORSIA" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", положения которого включают процедуры мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для CORSIA,

приветствуя также публикацию первого издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям CORSIA" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Doc 9501),

приветствуя прогресс, достигнутый в разработке элементов внедрения CORSIA ИКАО, которые отражены в 14 документах ИКАО, непосредственно упомянутых в томе IV Приложения 16, и которые содержат материалы, утверждённые Советом, и имеющие очень важное значение для внедрения CORSIA,

приветствуя также создание Советом Технического консультативного органа (TAB), уполномоченного представлять Совету рекомендации в отношении единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA,

признавая важность скоординированного подхода ИКАО и её государств-членов к деятельности по наращиванию потенциала в сотрудничестве с авиационной отраслью в поддержку внедрения CORSIA, в частности в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнёрских отношений между государствами в рамках CORSIA,

приветствуя растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года,

признавая, что активная деятельность по наращиванию потенциала может способствовать принятию государствами-членами решений о добровольном участии в системе CORSIA,

~~*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 CORSIA как 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,

подчёркивая, что решение 3938-й сессии Ассамблеи о ~~внедрении CORSIA – 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 Рамочную конвенцию ООН об изменении климата (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 CORSIA ~~глобальной системы РМ для международной авиации~~, и её внедрения ~~будет способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении, принятом в рамках РКИК ООН,~~

принимая во внимание, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) и новый рыночный механизм 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 Объединённых Наций по изменению климата (РКИК ООН) и ИКАО в области разработки методики МЧР для авиации,~~

признавая, что данная резолюция не создаёт прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договорённостей или не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договорённостей;

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, а также резолюция A40-XA39-1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция A40-YA39-2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции A39-1, A39-2 и A39-3 A38-17 и A38-18 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 CO₂ международной авиации, включая авиационные технологии,

эксплуатационные усовершенствования, и—устойчиво производимые альтернативные виды авиационного топлива, и CORSIA, глобальную систему РМ и любые другие меры, и подтверждает предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, обеспечивающих экологические выгоды для авиационного сектора;

3. *также признает*, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счёт авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO₂ в условиях растущего объёма 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;

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

5. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, ~~постановляет~~ внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объёмов совокупной эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учётом особых условий и соответствующих возможностей;

6. просит Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прикладывали прилагали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, ~~улучшения~~ эксплуатационных характеристик усовершенствований и внедрения устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также отслеживать и представлять отчёты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методiku, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта воздушных судов самолётов в данном году за счёт использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимого авиационного топлива и низкоуглеродного авиационного топлива, которые отвечают условиям CORSIA)—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 объёмов 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 объёме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму нарушения рыночного равновесия;

9. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, ~~постановляет~~ осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учёта особых условий и соответствующих возможностей

государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушения 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 ~~самолётов-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 расчёте компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;

c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, с учётом того, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;

d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновлённую 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 (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;

f) государствам, которые освобождены или ещё не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участниками 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 своём решении не позднее 30 июня предшествующего года;

g) начиная с 2022 года, Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе её 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 по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

10. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~постановляет~~, что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов ~~самолётов-воздушных судов~~, выполняющих полёты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

a) на все международные полёты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в CORSIA на основании п. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;

b) все международные полёты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включённым в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощённые требования к представлению отчётности;

c) все международные полёты по маршрутам между двумя государствами, не включёнными в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощённые требования к представлению отчётности;

11. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~не устанавливает~~, что ежегодный объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации эксплуатантом самолётов ~~воздушных судов~~ в рассматриваемом году после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

a) компенсационное обязательство эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~ = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста этого эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~ в рассматриваемом году)];

b) где коэффициент 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 ~~самолётов воздушных судов~~ = (суммарная эмиссия эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта ~~самолётов 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 в течение этого экспериментального этапа, выбирать, применять это:

a) к эмиссии эксплуатанта ~~самолётов воздушных судов~~, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или

b) к эмиссии эксплуатанта ~~самолётов 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 ~~самолётов-воздушных судов~~ и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключённую из системы в этом году;

g) объёмы 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. ~~напоминает~~ о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~постановляет~~, что новый участник¹ освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объём его эмиссии превысит 0,1 % от общего объёма 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 ~~самолётов-воздушных судов~~;

13. ~~напоминает~~ о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том постановляет, что, несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов ~~самолётов-воздушных судов~~, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO₂ международной авиации в год; ~~самолёты~~ ~~воздушные суда~~ с максимальной взлётной массой (МТОМ) менее 5700 кг; или самолёты воздушные суда, выполняющие полёты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

14. ~~напоминает~~ о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том постановляет, что ни одному из эксплуатантов ~~самолётов-воздушных судов~~, включённых 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, отчётности и верификации (MRV); б) рекомендуемых критериев единиц эмиссии, подлежащих приобретению эксплуатантами ~~воздушных судов~~ с учетом событий в рамках процесса РКИК ООН; в) 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;

¹ Новым участником является любой эксплуатант ~~самолётов-воздушных судов~~, начавший осуществлять авиационную деятельность, на которую распространяются положения тома IV Приложения 16 ~~подпадающую под действие системы~~, на момент во время их вступления её в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом ~~самолётов-воздушных судов~~.

1516. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, ~~постановляет~~ ввести трёхлетний цикл обеспечения соблюдения условий, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., для эксплуатантов самолётов ~~воздушных судов~~ в целях согласования своих компенсационных обязательств в рамках системы при ежегодном представлении ими необходимых данных в полномочный орган, назначенный государством регистрации эксплуатанта самолётов;

1617. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~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 введения таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем;

1718. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~постановляет~~, что начиная с 2022 года Совет каждые три года при технической поддержке со стороны CAEP 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 системы на государства и эксплуатантов самолётов ~~воздушных судов~~ и на международную авиацию, а также оценку 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 нарушение 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 её действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного топлива в достижение экологических целей ИКАО;

1819. *определяет*, что CORSIA ~~или любая другая система, вводимая по решению Ассамблеи, должна быть~~ является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных PM, обеспечивая тем самым однократный учёт эмиссии CO₂ международной авиации;

1920. *просит* осуществить следующие действия в целях внедрения CORSIA ~~создания механизмов, необходимых для внедрения CORSIA с 2020 года:~~

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;
- b) Совету при технической поддержке со стороны CAEP продолжать обновление по необходимости документов ИКАО по CORSIA, упоминаемых в томе IV Приложения 16 и относящихся к: "CORSIA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчётности в отношении CO₂", "CORSIA. Виды авиационного топлива, отвечающего

условиям CORSIA", "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии (EUC)" и "CORSIA. Центральный реестр";

- c) Совету разрабатывать и обновлять документ ИКАО по CORSIA, упоминаемый в томе IV Приложения 16 и относящийся к единицам эмиссии, которые отвечают критериям CORSIA, с учетом рекомендаций TAB;
- d) Совету создать к началу 2020 года Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;
- e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны AGC и CAEP;
- f) государствам-членам принять необходимые меры для создания национальной политики и нормативной базы для обеспечения соблюдения требований и ввода в действие системы CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16;

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 упрощённые процедуры MRV, для принятия Советом к 2018 году;~~

b) ~~всем государствам-членам, эксплуатанты которых выполняют международные рейсы, подготовить необходимые механизмы в соответствии с SARPS MRV для внедрения с 1 января 2019 года; в отношении критериев единиц эмиссии (EUC);~~

e) ~~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 покушку эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы с учётом соответствующих событий в РКИК ООН и статьи 6 Парижского соглашения;~~

d) ~~Совету учредить при технической поддержке со стороны CAEP 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 CAEP 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 CAEP 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 продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны AGC постоянного технического консультативного органа и CAEP; 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;~~

2021. ~~напоминает~~ о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~поستانовляет~~, 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~~ технической поддержке со стороны ТАВ и CAEP, включая решения об избежании двойного учёта и о винтаже, отвечающем критериям, и временным рамкам.;

2122. ~~поستانовляет~~, что ИКАО и её государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по обеспечению наращиванию потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнёрских отношений в целях внедрения CORSIA с 2020 года, в частности: в соответствии со сроками, изложенными в теме IV Приложения 16, в том числе посредством программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнёрских отношений между государствами в рамках CORSIA, подчёркивая при этом важность скоординированного подхода под эгидой ИКАО к осуществлению деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи; 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 партнёрские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV; в отношении создания реестров;~~

e) ~~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 между собой партнёрские отношения для сотрудничества в области создания собственных реестров или общих реестров, разработанных группами государств, и для их возможного экспериментального внедрения;~~

2223. *напоминает* о своём решении, принятом на 39-й сессии, о том ~~постановляет~~, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые ~~отвечают~~ соответствуют критериям приемлемости единиц эмиссии (EUC) в п. 19 ~~20~~ выше;

2324. *просит* Совет содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, помогающих развивающимся государствам, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации;

2425. *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 учёта при сокращении эмиссии.

— КОНЕЦ —

ДОБАВЛЕНИЕ**Резолюция A4039-XX2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата**

Ассамблея,

i принимая во внимание, что ИКАО и её государства-члены признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей воздействие на глобальное изменение климата,

ii вновь подчёркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации,

iii признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 1410 из 17 целей Организации Объединённых Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 13 "Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями",

iv принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

v принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо известно, в то время как влияние других изучено недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределённости, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон, и что Организация обновит содержащуюся в специальном докладе МГЭИК информацию,

vi признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂, предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта,

vii принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединённых Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов (ПГ) в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему,

viii принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (Стороны, включённые в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, создаваемых при использовании "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

ix принимая во внимание, что Парижское соглашение, которое было принято Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 2015 года, активизирует осуществление РКИК ООН, включая её цель, и направлено на укрепление глобального реагирования на угрозу изменения климата в контексте

устойчивого развития и усилий по искоренению нищеты, в том числе посредством удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2°C сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней, признавая, что это значительно сократит риски и уменьшит последствия изменения климата,

x признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и, начиная с 2020 года, удержание нетто-эмиссии углерода на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на её 37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на её 38-й и 39-й сессиях в 2013 и 2016 году, а также проводимую работу по изучению долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C Парижского соглашения,

также признавая, что некоторые страны имеют обеспокоенность в отношении обоснованности и осуществимости удержания прироста эмиссии CO₂ на уровне 2020 года и направили свои оговорки в отношении этой цели,

xi признавая, что желательная цель, предусматривающая 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности, по всей вероятности, не обеспечит уровня снижения, необходимого для стабилизации и дальнейшего уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации необходимы более масштабные цели,

xii подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и

xiii отмечая коллективные обязательства, объявленные от имени отрасли международного воздушного транспорта Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года, и также отмечая, что такие обязательства очень нуждаются в исчерпывающих исследованиях в отношении их осуществимости в свете различных национальных условий и реалий государств,

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

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

xvi признавая, что настоящая резолюция не создаёт прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не превосхищает результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений,

Appendix

xvii _____ отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию международной авиации и для достижения её глобальных желательных целей необходим комплексный подход, охватывающий корзину мер, в том числе технологии и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды авиационного топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии,

xviii _____ признавая, что благодаря существенному техническому прогрессу в авиационном секторе топливная эффективность современных воздушных судов в расчёте на пассажиро-километр выросла на 80 % по сравнению с 1960-ми годами,

~~xix~~ _____ ~~приветствуя~~ отмечая утверждение принятия Советом в марте 2017 года соглашения, достигнутого в Комитете по защите окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолётов,

xx _____ признавая проводимую работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например, в плане утилизации воздушных судов,

xxi _____ признавая, что меры по организации воздушного движения (ОрВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO₂,

xxii _____ приветствуя оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и проводимую по блоку 1, и результаты первого глобального исследования эффективности горизонтального полёта,

xxiii _____ приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зелёным" аэропортам в ноябре 2017 года и мае 2019 года;

xxiv _____ принимая во внимание, что первая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (CAAF/1)(CAAF/09), одобрила использование устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива в авиации, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве ~~важного~~ потенциального средства уменьшения авиационной эмиссии,

xxv _____ также принимая во внимание, что CAAF/1 CAAF/09 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая имеющиеся на сегодняшний день шесть пять возможных путей для сертификации устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива и большее количество аэропортов, занимающихся регулярным распределением первый узловой аэропорт для таких видов топлива,

xxvi _____ также принимая во внимание, что вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (CAAF/2), приняла рекомендации и утвердила декларацию, в том числе концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, ~~в качестве обновляемого документа на будущее для замены значительной части авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году;~~

xxvii _____ признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива доказана и что требуется принятие

соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

xxviii признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

xxix признавая, что критерии устойчивости, сертификация устойчивости и оценка эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла ~~рассматриваются как часть работы~~ обеспечивают гибкость по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA),

xxx признавая необходимость изучить и облегчить доступ сектора гражданской авиации к возобновляемым источникам энергии, в том числе путём сотрудничества в реализации инициативы "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL) в рамках вклада Организации в ЦУР 7 "Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надёжным, устойчивым и современным источникам энергии для всех",

xxxi напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (PM) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям A38-18 и A39-2 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

xxxii отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи A39-2/A38-18 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остаётся без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), и инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EVT) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC),

xxxiii с удовлетворением отмечая, что по состоянию на июнь 2019 года 8 июня 2016 года 114 94-государств-членов, на долю которых приходится более 9388 % объёма международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

xxxiv признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями,

xxxv подтверждая, что следует как можно скорее принять конкретные меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей,

xxxvi признавая помощь, оказываемую ИКАО в рамках партнёрства с другими организациями, с целью содействовать деятельности государств-членов по сокращению

Appendix

авиационной эмиссии, а также постоянные усилия по изысканию потенциальных партнёрских отношений с другими организациями в области оказания помощи,

xxxvii признавая важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру,

xxxviii признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путём разработки вычислителя объёма эмиссии углерода ИКАО для оценки эмиссии ПГ, создаваемой в результате воздушных пассажирских перевозок, и приветствуя распространение его применения на грузовые перевозки,

1. постановляет, что настоящая резолюция совместно с резолюцией A40-XXA39-1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A40-XXA39-3 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) Глобальная система рыночных мер (PM)" заменяют резолюции A39-1, A39-2 и A39-3 A38-17 и A38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. просит Совет:

a) продолжать укреплять сотрудничество между ИКАО и другими соответствующими учреждениями ООН в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;

b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение последствий эмиссии авиационных двигателей для экологии и разработку конкретных предложений, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. вновь подтверждает, что:

a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном понимании воздействия авиации и принимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. постановляет, что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на

2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пункте 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и вклад развивающихся и развитых государств в процесс концентрации авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять степень участия каждого государства в деле достижения глобальных желательных целей;

6. *далее постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и её государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания, начиная с 2020 года, глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации на том же уровне, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и введены в действие технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

7. *признает*, что государства – члены ИКАО предприняли или намереваются предпринять многочисленные действия в поддержку достижения коллективных желательных целей устойчивого развития международной авиации, включая модернизацию организации воздушного движения, ускорение темпов применения авиационных технологий, эффективных с точки зрения расхода топлива, а также разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, и *поощряет* дальнейшие усилия в этом направлении;

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей *признавая*, что некоторые государства имеют обеспокоенность в отношении 41-й и 40-й сессии цели, указанной в пункте 6 выше, и просит Совет представить на 41-й сессии доклад в отношении справедливости и осуществимости цели в свете коллективных усилий по развитию «зелёной» авиации и соответствующих исследований, проведённых на основе данных, и инициированных государствами и, в случае необходимости, САЕР в свете достигнутого в её реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

9. *просит* Совет изучить долгосрочные «зелёные» ориентиры роста государств, перечисленные в их соответствующих национальных планах, и продолжать изучать справедливость и осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 41-й и 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

10. *далее рекомендует* государствам представлять добровольные планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО доклад об эмиссии CO₂ международной авиации;

Appendix

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2021 года ~~июня 2018 года~~, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих соответствующие национальные возможности и обстоятельства, количественную информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

12. *рекомендует* государствам, которые уже представили планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнёрские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, ещё не подготовившим планы действий, а также делать представленные планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

13. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2021 года ~~июня 2018 года~~ в целях для государств, чтобы провести необходимые исследования и добровольно представить планы действий в ИКАО, и призывает государства к распространению результатов экономических и технических исследований и методов наиболее успешной практики, связанных с амбициозными целями проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO₂;

15. *просит* Совет, уважая суверенитет государств, обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надёжности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утверждённой её государствами членами;

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ от всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и её государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

17. *просит* Совет:

a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях расширения деятельности по наращиванию потенциала и передаче технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО;

b) устанавливать новые партнёрские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством плана действий ИКАО в рамках программы "дружеской взаимопомощи", и облегчать развивающимся странам доступ к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2021 ~~2018~~-года и на 41-ю ~~40-ю~~-сессию Ассамблеи;

c) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

18. *просит* государства содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределённостей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединённых Наций, уточнённой информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

19. *просит* Совет:

a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;

b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;

c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учётом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;

d) оказывать помощь государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;

~~2018~~. *просит* государства:

Appendix

a) ~~б)~~ рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов и сотрудничать в рамках ИКАО в целях обмена информацией и разработки инструктивного материала о передовой практике, применяемой при снятии с эксплуатации воздушных судов, например, утилизации воздушных судов;

b) ~~е)~~ увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок ещё более эффективных технологий ~~к 2020 году~~;

2149. *просит* Совет:

a) ~~е)~~ ~~принять обновлять как можно скорее~~ сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолётов надлежащим образом;

b) ~~ф)~~ обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

2248. ~~просит предлагает~~ государствам:

a) ~~д)~~ ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учётом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

b) ~~е)~~ устранить юридические, экономические и другие организационные препятствия, а также в области авиационной безопасности, для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;

c) осуществлять совместную работу в рамках ИКАО для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "зелёных" аэропортов;

2349. *просит* Совет:

a) ~~г)~~ обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учётом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод; ~~и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах~~;

b) ~~н)~~ продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

c) постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зелёных" аэропортов, на котором освещались бы такие темы, как "умные" здания, возобновляемые источники энергии, "зелёная" мобильность, устойчивость к изменению климата, участие населения

и отчётность по вопросам устойчивого развития, в целях обмена извлечёнными уроками и передовой практикой между аэропортами;

d) публиковать и обновлять инструктивный материал доклады по внедрению экологически устойчивой практики в аэропортах, в том числе публиковать в электронном виде остальные компоненты комплекта документации по вопросам экологичного аэропорта;

24.18 просит государства:

a) ф) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;

b) г) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды авиационного топлива;

c) h) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объёмов устойчивого производства до промышленных масштабов с учётом устойчивого развития государств;

d) i) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;

e) j) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и продолжать сотрудничать в рамках ИКАО в разработке критериев устойчивости видов авиационного топлива в увязке с внедрением CORSIA и других соответствующих международных органов в обмене информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам согласования критериев устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива;

2519. просит Совет:

a) i) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие

в обмене информацией и передовой практикой, а также в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнёрских связей и определению принципов, которые ещё больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды авиационного топлива;

b) j) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);

Appendix

с) к) продолжать формировать общее представление о будущем использования устойчиво производимых альтернативных видов авиационного реактивного топлива и вести учёт изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей устойчивого развития;

д) ж) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся устойчиво производимых ~~альтернативных~~ видов авиационного топлива, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;

е) з) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;

ф) продолжать проводить обзоры для непрерывной оценки прогресса в разработке и внедрении устойчиво производимых видов авиационного топлива, в том числе в формате регулярных практикумов и семинаров, ~~в рамках подготовки к созыву СААФ/3 не позднее 2025 года в целях обновления концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года путём включения количественной доли SAF, которая подлежит использованию к 2050 году;~~

26.19 ~~просит Совет призвать государства~~ выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата и ~~разработать~~ в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью ~~инструктивный материал по~~ на основе оценки рисков разрабатывать меры по адаптации к изменению климата для международной авиации;

27.19 *просит* Совет продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение (следует перенести в резолюцию по глобальным рыночным мерам)

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации:

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO₂ международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;
- h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) РМ не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO₂;
- m) РМ должны включать положения de minimis;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчётах государств об эмиссии;
- p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.