

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)**

**ВЛИЯНИЕ ВНЕДРЕНИЯ CORSA НА УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ РОСТА ЭМИССИИ CO<sub>2</sub> В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НА СНИЖЕНИЕ ОБЩЕГО УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СЦЕНАРИИ КЛИМАТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ ИКАО В КОНТЕКСТЕ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ООН**

(Представлено Российской Федерацией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В последние годы в международном сообществе укрепляется понимание бесперспективности применения компенсационных механизмов для решения задачи глобального сокращения эмиссии парниковых газов<sup>2</sup>.

В рабочем документе дается общий анализ негативных последствий, связанных с внедрением CORSA, и предлагается альтернативный подход к решению экологических вызовов на основе, так называемого, "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" как основы для внедрения глобальных рыночных мер и создания международных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, которые в полной мере могли бы соответствовать Целям устойчивого развития ООН (резолюция A/RES/70/1 Генеральной Ассамблеи ООН "Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года").

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) рассмотреть прилагаемый к настоящему документу альтернативный вариант проекта резолюции Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", предусматривающий внедрение глобальных рыночных мер на основе "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации";

б) поручить Совету ИКАО изучить возможность инициирования создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, финансируемыми за счет средств международного экологического фонда ИКАО (МЭФ), что в полной мере соответствует Целям устойчивого развития ООН (резолюция A/RES/70/1 Генеральной Ассамблеи ООН "Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года").

*Стратегические цели*

Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями А "Безопасность полетов", D "Экономическое развитие" и E "Охрана окружающей среды"

<sup>1</sup> Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены Российской Федерацией.

<sup>2</sup> (<https://no-redd.com/new-study-adds-urgency-to-end-un-carbon-offsetting-scheme/>)

<i>Финансовые последствия</i>	Сокращение бюджетных расходов ИКАО в связи реализацией внедрения глобальных РМ, а также мобилизация дополнительных финансовых средств для выполнения экологических программ ИКАО и оказания целевой технической помощи развивающимся государствам
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• А40-WP/59, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)</i></li> <li>• Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 6 октября 2016 года)</li> </ul>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Не вызывает сомнений утверждение о том, что обеспечение безопасности полетов является безусловным приоритетом в деятельности ИКАО. Вместе с тем настойчивые попытки навязать сектору международной авиации нереалистичные экологические цели, без надлежащего научного обоснования и всеобъемлющего экономического анализа ставят под угрозу не только способность авиационного сектора внести свой вклад в снижение эмиссии парниковых на глобальном уровне, но и создают реальные риски снижения общего уровня безопасности полетов в силу стагнации технологического развития отрасли в особенности в развивающихся странах и странах с переходной (формирующейся рыночной) экономикой.

1.2. В рабочем документе группы АТАГ А40-WP/193 "Взгляды отрасли на CORSA" отмечено, что мировая авиационная индустрия обеспечила превышение поставленной цели в 1,5 % ежегодного повышения топливной эффективности. При этом необходимо признать, что этот результат никоим образом не связан с применением каких-либо глобальных рыночных мер в секторе международной гражданской авиации, но всецело принадлежит технологическому развитию отрасли, что в свою очередь обеспечивает повышение уровня их безопасности полетов на фоне растущих объемов авиатранспортной работы во всех регионах мира.

## 2. CORSA КАК ФАКТОР СОЗДАНИЯ ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКАХ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1. Ассамблея и Совет ИКАО неоднократно высказывали "...обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов..."<sup>3</sup>. Вместе с этим, механизм CORSA предусматривается приобретение, так называемых, эмиссионных кредитов на открытых "углеродных рынках" за пределами сектора международной гражданской авиации, что очевидно противоречит упомянутой выше обеспокоенности международного авиационного сообщества. Это объясняется тем, что приобретение эмиссионных кредитов не является инвестированием средств авиакомпаний в проекты, направленные на сокращение эмиссии парниковых газов, но по сути являются механизмом ускоренного возврата инвестиций в уже завершенные проекты, выполненные в других индустриальных секторах. Таким образом, приобретение "эмиссионных кредитов" эксплуатантами воздушного транспорта будет лишь способствовать повышению доходности

<sup>3</sup> 14-й абзац преамбулы резолюции А39-3 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)"

крупных компаний, выполнивших такие проекты, и не внесет какого-либо вклада в снижение эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации, а также на глобальном уровне.

2.2. Следуя принципу недискриминации, в пункте 10 постановляющей части резолюции А39-3 *"Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* устанавливается, что *"...CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов самолетов воздушных судов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами..."*. Принимая во внимание то обстоятельство, что авиакомпании из развивающихся государств и государств с переходной (формирующейся рыночной) экономикой вынуждены эксплуатировать более старые воздушные суда, имеющие более низкие показатели топливной эффективности, а доходность их коммерческих операций на порядок ниже по сравнению с доходностью авиакомпаний развитых стран, то очевидно, что относительная стоимость эмиссионных кредитов для подавляющего числа авиакомпаний из развивающихся государств и государств с переходной (формирующейся рыночной) экономикой будет в 5–10 раз выше, чем для их партнеров из развитых стран. На практике это означает, что для авиакомпаний развивающихся стран и стран с переходной (формирующейся рыночной) экономикой по соображениям экономического характера будут закрыты маршруты, активно эксплуатируемые их партнерами из развитых стран. Таким образом внедрение CORSIA создает благоприятную основу для недобросовестной конкуренции под девизом принципа недискриминации. Начиная с 2027 года, когда участие государств – членов ИКАО в проекте CORSIA приобретет обязательный характер, произойдет дальнейшее вытеснение авиакомпаний развивающихся государств даже при полетах в их национальном воздушном пространстве<sup>4</sup>.

### **3. ВЛИЯНИЕ ВНЕДРЕНИЯ CORSIA НА УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ РОСТА ЭМИССИИ CO<sub>2</sub> В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НА СНИЖЕНИЕ ОБЩЕГО УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

3.1. Ожидается, что проект CORSIA может сгенерировать спрос на уровне 1,6–3,7 миллиарда тонн эмиссионных единиц в период между 2021–2035 годами, что по оценке группы ATAG и приведет к оттоку из отрасли около 40 миллиардов долларов, что очевидно не учитывает расходы на системное администрирование элементов CORSIA. Даже такой отток финансовых ресурсов из авиационной отрасли существенно снизит ее потенциал для дальнейшего технологического развития, включая обновление парка воздушных судов, внедрение новых процедур, основанных на характеристиках воздушных судов, и других программ, направленных на повышение уровня безопасности полетов и повышение эффективности функционирования мировой авиатранспортной системы в целом. Важно отметить, что глобальный характер воздушных перевозок предопределяет негативное влияние технологического отставания в отдельных регионах мира на возможность реализации технологических преимуществ в рамках всей системы международного воздушного транспорта.

3.2. На фоне растущего мирового спроса на воздушные перевозки авиакомпании развивающихся стран и стран с переходной (формирующейся рыночной) экономикой, лишенные финансовых возможностей для дальнейшего технологического развития, будут вынуждены продлевать эксплуатацию устаревших и очевидно менее топливно-эффективных воздушных судов, что в свою очередь будет фактором увеличения эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе, а также будет сдерживать широкое внедрение новых процедур, основанных на характеристиках воздушных судов, развитие инфраструктуры гражданской авиации.

---

<sup>4</sup> На рынке авиационных перевозок стран Африки только около 20 % от всего объема авиатранспортной работы выполняется национальными авиакомпаниями.

3.3. Также очевидно, что отток финансовых средств из отрасли сокращает потенциал международного сообщества для оказания технической помощи развивающимся государствам и государствам с переходной (формирующейся рыночной) экономикой, направленной на повышение безопасности полетов, и обеспечение устойчивого развития их национальной гражданской авиации.

#### **4. ОБЩИЕ ВЫВОДЫ В ОТНОШЕНИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ВНЕДРЕНИЯ CORSIA**

4.1. Из соображений, изложенных выше, следует четыре вполне очевидных вывода о том, что внедрение CORSIA:

- a) будет иметь исключительно негативные последствия для реализации главной стратегической цели ИКАО – "Безопасность полетов", а также для стратегической цели "Экономическое развитие воздушного транспорта";
- b) не отвечает стратегической цели ИКАО "Охрана окружающей среды" и усилиям государств – членов ИКАО, направленным на снижение эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации;
- c) явится инструментом использования международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других промышленных секторов;
- d) приведет к серьезным искажениям рыночных отношений в результате подавления быстрорастущих авиакомпаний в развивающихся государствах и в странах с переходной (формирующейся рыночной) экономикой, стимулируя недобросовестную конкуренцию, что очевидно противоречит духу и букве Конвенции о международной гражданской авиации, а также Целям устойчивого развития ООН.

4.2. Изложенные выше выводы ставят под сомнение целесообразность продолжения глобального внедрения CORSIA в силу отсутствия каких-либо очевидных экологических выгод как на глобальном уровне, так и на уровне индустриального сектора международной гражданской авиации. При этом последствия реализации этого проекта находятся в противоречии с целями устойчивого развития отрасли и повышения безопасности полетов, а также с духом и буквой Чикагской конвенции.

#### **5. МЕХАНИЗМ ЧИСТОГО РАЗВИТИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАК АЛЬТЕРНАТИВА ВНЕДРЕНИЮ CORSIA**

5.1. В ходе 11-го заседания Консультативной группы Совета ИКАО по охране окружающей среды (26–27 мая 2014 года) от имени делегаций Индии, Китая и России был представлен рабочий документ EAG/11-WP/3, в котором концептуально изложены основы "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" (ACDM), рассматриваемого в качестве разумной альтернативы внедрению CORSIA.

5.2. Суть предложения состояла в том, чтобы создать механизм мобилизации доступных ресурсов международной гражданской авиации для финансирования экологически эффективных авиационных проектов в развивающихся государствах и государствах с переходной (формирующейся рыночной) экономикой. В качестве источника финансирования предлагалось установить экологический взнос государств в размере, исчисляемом по единой ставке сбора с

каждой тонны авиационного топлива, заправляемого для выполнения международных полетов. Прерогатива установления величины ставки такого сбора отводится Ассамблее ИКАО. Важно отметить, что, как и в Парижском соглашении, АСДМ предусматривает принцип добровольного участия всех государств при понимании того, что оказание помощи развивающимся государствам и государствам с переходной (формирующейся рыночной) экономикой является условием их участия в программе АСДМ и наличия у них национальных планов по снижению эмиссии.

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

5.4. Важно отметить, что в отличие от CORSIA, в рамках АСДМ будет существовать прямая взаимосвязь между размером внесенных государствами экологическими взносами и реальными действиями, направленными на снижение эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе. В условиях биржевых торгов такая прямая взаимосвязь между стоимостью "эмиссионных единиц" и результатом снижения эмиссии CO<sub>2</sub> отсутствует по определению.

5.5. Для реализации АСДМ не потребуется создавать каких-либо дорогостоящих бюрократических надстроек. Единственное, что потребуется от Ассамблеи – призвать государства-члены предоставлять на регулярной основе в ИКАО статистические данные, включая статическую форму М "Потребление топлива воздушными судами и перевозки коммерческих авиоперевозчиков"<sup>5</sup>.

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

5.7. В отличие от CORSIA "Механизм чистого развития для авиации" характеризуется полной предсказуемостью и прозрачностью. При этом он никоим образом не может повлиять на сложившийся баланс экономических взаимоотношений на мировом рынке авиационных перевозок. В полной мере также учитываются принцип недискриминации, СВДР, "особые условия и соответствующие возможности развивающихся государств" (SCRC). Как предполагается, экологический взнос, учитываемый в цене авиационного топлива, в каждом международном аэропорту государства, участвующем в АСДМ, будет одинаковым для всех эксплуатантов вне зависимости от их национальной принадлежности.

5.8. Принцип добровольного участия в сочетании с помощью авиационного сообщества развивающимся странам и странам с переходной (формирующейся рыночной) экономикой, выразившим свою политическую волю посредством предоставления в ИКАО их национальных планов по сокращению эмиссии, в полной мере соответствует принципу СВДР. При этом инфраструктурные улучшения в этих странах, очевидно, окажут положительное влияние на глобальный уровень безопасности полетов, что также будет способствовать устойчивому развитию гражданской авиации во всех государствах – членах ИКАО без исключения.

---

<sup>5</sup> <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

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

5.10. АСДМ также полностью учитывает усилия авиакомпаний, которые уже инвестировали в повышение топливной эффективности парка своих воздушных судов, равно как и другие ранние действия авиакомпаний (до введения АСДМ) и их авиационных администраций, направленные на снижение эмиссии CO<sub>2</sub>.

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

## **6. ВОЗМОЖНЫЙ ВКЛАД МИРОВОГО АВИАЦИОННОГО СООБЩЕСТВА В РЕАЛЬНОЕ СОКРАЩЕНИЕ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ НА ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЕ**

6.1. По данным Европейской экономической комиссии ООН (UNECE), Всемирного фонда дикой природы (WWF), и других организаций ежегодно во всем мире в результате пожаров уничтожается около трех миллионов гектаров лесных угодий. Кроме серьезных социальных последствий крупных лесных пожаров, связанных с уничтожением населенных пунктов, массовой гибелью животных происходит снижение регенеративного потенциала поглощения CO<sub>2</sub> лесными массивами, выделяются миллионы киловатт тепловой энергии и происходит ежегодное имитирование до 700 миллионов тон CO<sub>2</sub>, что сравнимо с ожидаемым глобальным уровнем эмиссии международной гражданской авиации в 2020 году.

6.2. В этой связи Ассамблее в качестве разумной альтернативы внедрению CORSIA предлагается рассмотреть вопрос о возможности инициирования создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, которые в полной мере могли бы соответствовать Целям устойчивого развития ООН (по аналогии с Миротворческими силами ООН), что может рассматриваться как неоспоримый и существенный вклад международной гражданской авиации в предотвращение катастрофических последствий изменения климата и реализации Целей устойчивого развития ООН (резолюция A/RES/70/1 Генеральной Ассамблеи ООН *"Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года"*). Деятельность таких мобильных сил могла бы финансироваться в том числе и за счет средств упомянутого ранее международного экологического фонда ИКАО.

---

## ДОБАВЛЕНИЕ

### **РЕЗОЛЮЦИЯ А40-ХХ. СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. МЕХАНИЗМ ЧИСТОГО РАЗВИТИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

*Ассамблея,*

*признавая,* что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации,

*принимая во внимание,* что авиационная отрасль поддерживает единую глобальную систему экономического стимулирования сокращения выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и региональным рыночным мерам (РМ), рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

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

*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 Конвенции о международной гражданской авиации,

*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 новый рыночный механизм в рамках Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам и государствам с переходной (формирующейся рыночной) экономикой,

*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 совместно с резолюцией А40-Х "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией А40-У "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А39-1, А39-2 и А39-3 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 CO<sub>2</sub> международной авиации, включая авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и устойчиво производимые виды авиационного топлива, и любые другие меры, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимым видам авиационного топлива, обеспечивающим 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 видов авиационного топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;
4. *постановляет*, что в виду отсутствия каких-либо научных обоснований исключить из дальнейшего рассмотрения глобальную желательную цель CNG 2020, как несоответствующую реальным возможностям отрасли, и сфокусировать усилия на достижении амбициозной глобальной желательной цели 2-процентного ежегодного повышения топливной эффективности, не исключая возможность более амбициозного повышения этого показателя на основании новых технологических достижений в области авиации в обозримом будущем;
5. *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;
6. *определяет*, что в духе Парижского соглашения по климату Механизм чистого развития для гражданской авиации (АСДМ) должен быть единственной мерой экономического стимулирования, применяемой к эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации;
7. *порукает* Совету ИКАО в возможно короткие сроки разработать глобальную систему РМ в виде Механизма чистого развития для международной гражданской авиации (АСДМ) в целях достижения максимально возможных результатов по снижению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации посредством экономического стимулирования внедрения энергосберегающих технологий и оказания целевой помощи в выполнении экологически эффективных проектов в развивающихся государствах и государствах с переходной (формирующейся рыночной) экономикой, которые на добровольной основе примут решение об участии в GMBM на основе АСДМ;
8. *порукает* Совету ИКАО в возможно короткие сроки разработать положение о Международном экологическом фонде ИКАО (МЭФ) для аккумулирования экологических взносов государств, участвующих в АСДМ на добровольной основе, и соответствующий инструктивный материал для разработки и внесения этими государствами соответствующих положений в национальное законодательство, предусматривающих порядок формирования экологических взносов и их перечисления в МЭФ ИКАО;

9. *постановляет* провести в 2020 совещание высокого уровня по охране окружающей среды для оценки готовности ИКАО и государств-членов к внедрению АСДМ в 2021 году;

10. *настоятельно призывает* государства-члены прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, включая информацию о потреблении топлива воздушными судами и перевозке коммерческих авиаперевозчиков (статистическая форма М)<sup>6</sup>, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

11. *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 видов авиационного топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, являющихся основой для оказания адресной технической помощи в рамках АСДМ, а также отслеживать и сообщать прогресс в осуществлении планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы оценить сокращение эмиссионных выбросов эксплуатанта в данном году за счет использования всех доступных элементов корзины мер, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива;

12. *признает* особые условия и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран и странах с переходной (формирующейся рыночной) экономикой, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при определении приоритетности в оказания им технической помощи в рамках АСДМ;

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

14. *принимает во внимание* работу, проделанную Советом при технической поддержке со стороны САЕР в области создания системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) и *просит* Совет завершить как можно скорее при технической поддержке САЕР разработать систему учета эмиссии на основе статистической информации, предоставляемой государствами на регулярной основе, и ее верификации на основе информации, формируемой ИАТА и МСА, с тем чтобы обеспечить полноценное внедрение АСДМ начиная с 2021 года;

15. *постановляет* предоставлять для рассмотрения Ассамблеей периодический обзор эффективности внедрения АСДМ для оценки реального снижения эмиссии CO<sub>2</sub> в результате выполнения проектов в рамках АСДМ, с тем чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и повышению эффективности данной системы, который, помимо прочего, 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, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение и повысить эффективность, принимая во

<sup>6</sup> <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;

- с) осуществление Советом надзора за функционированием АСДМ, опираясь при необходимости на поддержку со стороны постоянного технического консультативного органа и САЕР;
- д) принятие государствами-членами необходимых мер для создания надлежащей национальной политики и нормативной базы для целей добровольного участия в АСДМ;
- е) установление государствами-членами партнерских отношений для сотрудничества в области внедрения системы MRV;

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

17. *рекомендует* государствам разработать местные экологически эффективные проекты в области авиации и направлять их в ИКАО с целью их оценки для включения в программу АСДМ;

18. *порушает* Совету ИКАО определить проекты в государствах, финансируемые в рамках АСДМ, с перспективой их выполнения до 2030 года, а также подготовить предложения об их приоритизации для утверждения в ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2022 году;

19. *просит* Совет изучить вопрос дальнейшей разработки методик, связанных с авиацией, для их применения в программах снижения эмиссии CO<sub>2</sub>, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> от авиации, что может позволить избежать двойного учета эмиссии.