

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения**

**СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО  
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА  
РЫНОЧНЫХ МЕР (РМ)**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Для принятия представлен предлагаемый текст резолюции Ассамблеи, касающейся глобальной системы рыночных мер (РМ), "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)*", которая заменит относящиеся к РМ положения резолюции А38-18 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*".

Предлагаемый текст резолюции Ассамблеи разработан с учетом проведенной после 38-й сессии Ассамблеи работы Организации, направленной на разработку глобальной системы РМ. Для удобства пользования после каждого пункта предлагаемого текста резолюции Ассамблеи приведен пояснительный текст.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) признать деятельность, осуществленную Организацией в связи с просьбой 38-й сессии Ассамблеи ИКАО относительно разработки системы РМ для международной авиации, которая кратко излагается в добавлении А;

б) принять представленную в добавлении В предлагаемую резолюцию Ассамблеи, касающуюся сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды "Глобальная система рыночных мер (РМ)".

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i>    | Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью Е " <i>Охрана окружающей среды</i> "   |
| <i>Финансовые последствия</i> | Упомянутая в настоящем рабочем документе Ассамблеи деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов |
| <i>Справочный материал</i>    | Дос 10022, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 4 октября 2013 года)  |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 38-я сессия Ассамблеи ИКАО, состоявшаяся в 2013 году, посредством резолюции A38-18 (пп. 18 и 19) приняла решение разработать глобальную систему РМ для международной авиации, и просила Совет при поддержке государств-членов:

- a) завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов создания глобальной системы РМ, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН;
- b) организовать семинары, практикумы по глобальной системе для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций;
- c) определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пунктам 20–24 ниже, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составных элементов корзины мер, в число которых также входят разработка технологий, повышение эффективности эксплуатации и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО;
- d) представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах a), b) и c) выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;

1.2 После 38-й сессии Ассамблеи Организация приложила значительные усилия, включая учреждение Консультативной группы Совета по охране окружающей среды (EAG), которая с марта 2014 года по январь 2016 года провела 15 заседаний в целях оценки различных подходов к разработке глобальной системы РМ при технической поддержке со стороны Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) и Секретариата.

1.3 Кроме того, в апреле 2015 года и марте – апреле 2016 года Секретариат провел с участием всех регионов ИКАО два раунда глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD) в целях предоставления всем государствам информации о соответствующей работе ИКАО и получения от них замечаний относительно разработки данной системы.

1.4 На заседании EAG/15 в январе 2016 года был рассмотрен проект текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, который был разработан с учетом достигнутого прогресса и высказанных мнений в ходе предыдущих дискуссий EAG. Совет одобрил рекомендацию EAG учредить Группу высокого уровня по глобальной системе РМ (HLG-GMBM), которая провела два заседания (февраль и апрель 2016 года) с целью достигнуть прогресса в совершенствовании и уточнении проекта текста резолюции Ассамблеи.

1.5 В мае 2016 года Совещание высокого уровня по глобальной системе РМ (HLM-GMBM) обсудило текст проекта резолюции Ассамблеи и выработало рекомендации для рассмотрения и доработки проекта текста Советом в целях представления его на 39-ю сессию Ассамблеи.

1.6 В августе 2016 года было проведено совещание "друзей президента" для рассмотрения результатов проведенных государствами двусторонних и многосторонних консультаций по проекту резолюции Ассамблеи с целью разработки компромиссного текста для рассмотрения Советом.

1.7 Более подробная информация о работе Организации над глобальной системой РМ, проведенной после 38-й сессии Ассамблеи, содержится в добавлении А.

## **2. ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ**

2.1 Подход, связанный с поэтапным внедрением глобальной системы РМ, будет базироваться на добровольном участии государств в экспериментальном этапе (с 2021 по 2023 год) и первом этапе (с 2024 по 2026 год), за которым последует второй этап (с 2027 по 2035 год), в котором будут принимать участие все другие государства, за исключением государств, подпадающих под освобождение.

2.2 Для применения данного подхода на практике рассматривались следующие вопросы: 1) варианты для государств, которые участвуют в экспериментальном этапе; 2) сфера применения освобождений на втором этапе; 3) анализ поэтапного внедрения; 4) динамичный подход к распределению компенсационных обязательств; 5) базовый уровень эмиссии для расчета компенсационных обязательств.

### **Варианты для государств, которые участвуют в экспериментальном этапе**

2.3 По мнению некоторых государств, компенсационные обязательства во время экспериментального этапа (с 2021 по 2023 год) следует рассчитывать на основе определяемых на национальном уровне вкладов каждого государства-участника. Общее мнение сводилось к тому, что на экспериментальном этапе каждое государство-участник может выбрать основу для расчета компенсационных обязательств своих эксплуатантов, исходя из двух вариантов: либо объемы эмиссии эксплуатанта в рассматриваемом году (т. е. 2021, 2022 и 2023 гг.), либо объемы эмиссии эксплуатанта за один год, зарегистрированные еще в 2020 году.

2.4 Кроме того, к самой резолюции Ассамблеи не следует прилагать список добровольно участвующих в системе государств, а Секретариат опубликует обновленную информацию о государствах, которые согласились добровольно участвовать в экспериментальном и первом этапах. Те государства, которые уведомляют о добровольном участии в системе (присоединении к системе), должны также иметь возможность добровольно выходить из системы, как указано в пп. 7 с) и 7 е).

### **Сфера применения освобождений на втором этапе**

2.5 Что касается сферы применения освобождений от участия во втором этапе системы в п. 7 проекта текста резолюции Ассамблеи, то было выражено общее мнение в поддержку освобождений, применяемых к наименее развитым странам (НРС), малым островным развивающимся государствам (МОСРГ) и развивающимся странам, не имеющим выхода к морю

(РСНВМ). Был также достигнут консенсус относительно дополнительных освобождений для других государств на основе индивидуальной доли международной авиационной деятельности в КТК за 2018 год, составляющей менее 0,5 % от общего показателя КТК или суммарной доли 90 % от КТК. Отмечалось, что освобожденным государствам рекомендуется добровольно участвовать в системе.

### **Анализ поэтапного внедрения**

2.6 Была подчеркнута важность проведения периодического анализа CORSIA каждые три года, начиная с 2022 года, что позволит Совету принимать информированные решения о необходимости внесения коррективов на следующих этапах системы. Была также подчеркнута важность четкого описания структурных элементов в качестве пакета мер с 2021 по 2035 год.

### **Динамичный подход к распределению компенсационных обязательств**

2.7 Была рассмотрена указанная ниже концепция динамичного подхода к распределению компенсационных обязательств (п. 9 проекта текста резолюции Ассамблеи), начиная со 100-процентных секторальных показателей (и нулевых в процентном отношении индивидуальных показателей) и переходя постепенно к более высокому процентному отношению индивидуальных показателей, начиная со второго цикла обеспечения соблюдения условий второго этапа:

- a) на экспериментальном и первом этапах, а также в течение первого цикла обеспечения соблюдения условий второго этапа (с 2021 по 2029 год) будут применяться 100-процентные секторальные показатели (и нулевые в процентном отношении индивидуальные показатели);
- b) со второго цикла обеспечения соблюдения условий с 2030 по 2032 год будут применяться по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, а с 2033 по 2035 год будут применяться по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей;

2.8 По мнению некоторых государств, процентное отношение секторальных и индивидуальных показателей во время последующих циклов обеспечения соблюдения условий потребует дополнительно рассмотреть с точки зрения их последствий.

### **Базовые уровни эмиссии для расчета компенсационных обязательств**

2.9 Что касается базового уровня эмиссии эксплуатантов для расчета ежегодного увеличения объемов эмиссии и таким образом расчета компенсационных обязательств (п. 9 проекта текста резолюции Ассамблеи), то был достигнут консенсус относительно использования среднего уровня эмиссии, на которую распространяется CORSIA "в период 2019–2020 гг.", учитывая время, необходимое для разработки и реализации элементов MRV.

### **Прочие вопросы**

2.10 Государства также обменялись мнениями о возможной необходимости указать, какие государства предположительно возьмут на себя ведущую роль в деле добровольного участия в системе. Были рассмотрены два предложения по новому тексту п. 7 резолюции Ассамблеи:

- a) по мнению некоторых государств, в тексте резолюции Ассамблеи, как указано ниже, следует рекомендовать развитым государствам взять на себя ведущую роль:

"Всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать в системе на добровольной основе, признавая при этом, что развитые государства будут играть ведущую роль;"

- b) по мнению других государств, такой призыв к добровольному участию следует адресовать, как указано ниже, всем государствам в связи с тем фактом, что некоторые развивающиеся государства уже сообщили о своем намерении добровольно участвовать в экспериментальном этапе, тем самым взяв ведущую роль на себя:

"*Настоятельно призывает* все государства участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах системы, признавая при этом, что развитые государства и некоторые развивающиеся государства возьмут на себя ведущую роль;"

2.11 Для выработки возможного компромиссного текста по этому вопросу потребуется провести дополнительные консультации.

2.12 Было также отмечено, что после Ассамблеи будет продолжена работа в следующих областях: мониторинг, отчетность и верификация (MRV), критерии единиц эмиссии (EUC) и реестры, а технический материал будет разработан САЕР. Таким образом, нынешний текст не должен содержать излишних подробных предписывающих положений. В этой связи была подчеркнута важность обмена информацией о достигнутом прогрессе в технической работе и предоставления государствам содействия в надлежащем наращивании потенциала для внедрения системы. Также подчеркивалась важность взаимосвязи между работой ИКАО и деятельностью в рамках процесса РКИК ООН, признавая при этом, что Парижское соглашение еще не вступило в силу. Был рассмотрен приведенный ниже пункт для проекта текста резолюции Ассамблеи, однако были высказаны различные мнения в отношении того, в какой степени такая взаимосвязь должна быть отражена в тексте, и потребуются дополнительные консультации для выработки возможного компромиссного текста по этому вопросу:

"17bis. *Постановляет*, что единицы эмиссии, разработанные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в CORSIA, при условии, что они соответствуют решениям Совета с учетом технического вклада САЕР, касающимся отвечающего критериям винтажа и временных рамок; *{отвечающие критериям единицы эмиссии}*".

2.13 В отношении п. 4 проекта текста резолюции Ассамблеи, касающегося внедрения глобальной системы РМ, некоторые государства придерживались мнения о том, что для целей дальнейшей оценки не следует исключать другие варианты глобальной системы РМ, и предложили конкретные поправки к проекту текста:

"4. *Постановляет* внедрить и оценить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), как один из возможных вариантов, в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и

прибывающие в другую страну), превышающих уровень 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей; *{ГПМ представляет собой систему компенсации сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)}*".

2.14 Были высказаны различные точки зрения о предлагаемых выше поправках, поскольку до решения по CORSIA был рассмотрен и оценен ряд различных вариантов для глобальной системы РМ, а дополнительная оценка будет проведена в рамках процесса анализа системы после ее внедрения. Поэтому Совет решил оставить проект текста резолюции в п. 4, содержащемся в добавлении В, без изменений, а для выработки возможного компромиссного текста по этому вопросу потребуются дополнительные консультации.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Во исполнение поручения 38-й сессии Ассамблеи разработать глобальную систему РМ для международной авиации ИКАО и ее государства-члены при сотрудничестве с авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами проделали значительную работу. В добавлении В к настоящему рабочему документу для рассмотрения 39-й сессией Ассамблеи представлен проект текста резолюции Ассамблеи. Среди прочих положений, п. 7 (поэтапное внедрение) и п. 9 (распределение компенсационных обязательств) проекта текста по-прежнему представляют собой важнейшие компоненты, которые Ассамблее предлагается дополнительно рассмотреть наряду с другими вопросами, изложенными в п. 2 выше, с целью принять оптимально согласованный на основе консенсуса текст, предусматривающий практическое внедрение данной системы в полном объеме.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО ПО РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР (РМ)

#### 1. КОНСУЛЬТАТИВНАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

1.1 По итогам 38-й сессии Ассамблеи Совет ИКАО учредил Консультативную группу по вопросам охраны окружающей среды (EAG), в которую вошли 17 членов Совета и представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), для осуществления контроля за всей работой, связанной с разработкой глобальной системы РМ при технической поддержке со стороны САЕР и Секретариата. EAG провела 15 совещаний с марта 2014 года по январь 2016 года.

1.2 EAG добилась первоначальных результатов, применив "концептуальный" подход: был предложен базовый проект глобальной системы РМ для обсуждения и анализа преимуществ и недостатков ее структурных элементов с целью улучшить концептуальное предложение.

1.3 Исходный пакет технических исследований концептуального предложения, проведение которых запросили EAG и Совет, включал в себя оценку: объема эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации в будущем и совокупных затрат на обеспечение углеродно-нейтрального прироста после 2020 года; экономических последствий от применения комбинации фактора увеличения объема эмиссии отдельного эксплуатанта и фактора среднего роста в секторе международной авиации для распределения компенсационных обязательств; корректировок компенсационных обязательств, в том числе для быстро растущих авиакомпаний, компаний "первопроходцев" и новых участников; а также освобождения технического характера и освобождения для маршрутов в государства с низким уровнем эмиссии/из них. САЕР завершил первоначальный анализ и представил соответствующие результаты на совещании EAG/7 в октябре 2014 года.

1.4 В конце 2014 года был сделан запрос на проведение дополнительных аналитических исследований, направленных на оценку различных подходов к распределению потребностей в компенсации, в частности на:

- a) доработку технического анализа, представленного на совещании EAG/7, в том числе с учетом перехода в будущем на применение переменных (динамических) факторов роста;
- b) анализ подхода, основанного на маршруте, включая определение маршрутов, использование различных критериев, а также показатели для классификации маршрутов;
- c) анализ кумулятивного подхода, основанного на историческом объеме эмиссии;
- d) сопоставление различных подходов к распределению потребностей в компенсации.

1.5 САЕР завершил проведение дополнительных аналитических исследований и представил результаты всех видов технического анализа на совещании EAG/15 в январе 2016 года.

1.6 Кроме того, EAG постоянно информировалась о ходе работы САЕР по разработке рекомендаций относительно технических структурных элементов глобальной системы РМ, а именно: мониторинга, отчетности и верификации (MRV); критериев единиц эмиссии (EUC); реестров. Совещание САЕР/10 в феврале 2016 года одобрило представленные рекомендации в качестве основы для будущей работы САЕР, отметив, что они подлежат изменению с учетом дальнейших решений Совета и 39-й Ассамблеи относительно глобальной системы РМ.

## 2. ГРУППА ВЫСОКОГО УРОВНЯ И ТЕКСТ ПРОЕКТА РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ

2.1 Совещание EAG/15 в январе 2016 года рассмотрело проекта текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, разработанный с учетом достигнутого прогресса и мнений, высказанных в ходе предыдущих обсуждений в составе EAG.

2.2 Совещание EAG/15 рекомендовало, а Совет постановил учредить Группу высокого уровня по глобальной системе РМ (HLG-GMBM) для содействия сближению взглядов в целях завершения работы над текстом проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ, который в дальнейшем будет представлен на рассмотрение Совета. В состав Группы вошли представители высокого уровня от авиационного и/или транспортного сектора из 18 государств – членов Совета с учетом географического представительства.

2.3 Группа высокого уровня провела два совещания (24–25 февраля и 13–15 апреля 2016 года) для рассмотрения проекта текста резолюции Ассамблеи, а также для улучшения и уточнения ряда положений текста. HLG-GMBM признала, что пп. 7, 8 и 9 проекта текста резолюции Ассамблеи остаются ключевым компонентом, в отношении которого мнения по-прежнему расходятся, и что всем государствам рекомендуется продолжить двусторонние и многосторонние консультации с другими государствами по данному вопросу, с тем чтобы достичь сближения позиций и по возможности разработать компромиссный текст для представления Совещанию высокого уровня в мае 2016 года (см. п. 4).

## 3. ГЛОБАЛЬНЫЕ ДИАЛОГИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ

3.1 Во исполнение поручения Ассамблеи относительно организации семинаров и практикумов по глобальной системе РМ для международной авиации (A38-18, п. 19 b)) Секретариат провел в апреле 2015 года и марте – апреле 2016 года два раунда Глобальных диалогов в сфере авиации<sup>1</sup> (GLAD), охватывающих все регионы ИКАО. Целью проведения GLAD было организовать обмен информацией, касающейся РМ и их места в корзине мер по решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации; представить обновленную информацию о деятельности ИКАО по разработке глобальной системы РМ; ознакомить участников с текстом проекта резолюции Ассамблеи; предоставить возможность получить реакцию от государств-членов и соответствующих организаций; а также провести подготовительный этап перед проведением Совещания высокого уровня (см. п. 5) и впоследствии 39-й Ассамблеи.

<sup>1</sup> Все материалы, касающиеся GLAD 2015 и 2016 гг., размещены соответственно на <http://www.icao.int/meetings/GLADs-2015/Pages/default.aspx> и <http://www.icao.int/Meetings/GLADs-2016/Pages/default.aspx>.

3.2 Основные аспекты проекта глобальной системы РМ, определенные в ходе GLAD 2015 года, а именно: административная простота, экологическая целостность, экономическая эффективность и дифференциация/отсутствие дискриминации, были отмечены на GLAD 2016 года как тесно связанные с конкретными пунктами проекта текста резолюции Ассамблеи, в частности с пп. 7 (поэтапное внедрение), 8 (освобождение на основе маршрутов) и 9 (распределение компенсационных обязательств). Большинство участников указали, что проект текста является хорошей основой для продвижения вперед, несмотря на необходимость дальнейшего улучшения и уточнения текста, в особенности вышеупомянутых пунктов.

3.3 Участники также обсудили роль различных заинтересованных сторон, и на всех GLAD отмечалась общность точек зрения относительно их роли в различных аспектах внедрения глобальной системы РМ, таких как система MRV и реестры. Отмечалось также совпадение мнений относительно необходимости наращивания потенциала и подготовки кадров, а также потребности в стандартах, инструктивном материале и инструментах, направленных на полное внедрение системы.

#### **4. СОВЕЩАНИЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ РЫНОЧНЫХ МЕР**

4.1 Совещание высокого уровня по глобальной системе РМ<sup>2</sup> (HLM-GMBM) было проведено в Монреале, Канада, с 11 по 13 мая 2016 года для обсуждения проекта текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ и внесения рекомендаций Совету. В совещание приняли участие 311 представителей из 65 государств-членов и 17 международных организаций.

4.2 Совещание уточнило и доработало ряд положений проекта текста, признав, однако, наличие ряда проблем и возможных альтернативных подходов и идей, в частности в отношении п. 7 (поэтапное внедрение) и п. 9 (распределение компенсационных обязательств).

4.3 Совещание признало, что пп. 7 и 9 проекта текста резолюции Ассамблеи остаются важнейшим компонентом, по-прежнему вызывающим разные точки зрения, в связи с чем государствам-членам рекомендуется продолжить двусторонние и многосторонние консультации для сближения их позиций и определения возможного компромиссного текста.

#### **5. СОВЕЩАНИЕ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ "ДРУЗЬЯ ПРЕЗИДЕНТА"**

5.1 Совещание неофициальной группы "друзья президента"<sup>3</sup> было проведено в Монреале (Канада) с 22 по 23 августа 2016 года для рассмотрения результатов проведенных государствами двусторонних и многосторонних консультаций, связанных с проектом текста резолюции Ассамблеи, в частности с пп. 7 и 9 проекта текста, с целью разработки компромиссного текста для рассмотрения Советом.

5.2 По итогам двусторонних и многосторонних консультаций, которые прошли до указанного совещания, был представлен новый подход к поэтапному внедрению, получивший поддержку участников совещания: добровольное участие государств в экспериментальном этапе

<sup>2</sup> Все материалы, касающиеся HLM-GMBM, размещены на <http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/default.aspx>.

<sup>3</sup> Все материалы, касающиеся совещания неофициальной группы "друзья президента", размещены на <http://www.icao.int/Meetings/GMBMFP/Pages/default.aspx>

(с 2021 по 2023 год) и первом этапе (с 2024 по 2026 год), за которыми следует второй этап (с 2027 по 2035 год), в котором будут участвовать все другие государства, за исключением государств, подпадающих под освобождение.

5.3 Совещание сосредоточило внимание на методах практического применения данного подхода и обсудило следующие пять вопросов: 1) варианты для государств, которые участвуют в экспериментальном этапе; 2) сфера применения освобождений на втором этапе; 3) анализ поэтапного внедрения; 4) динамичный подход к распределению компенсационных обязательств; 5) базовый уровень эмиссии для расчета компенсационных обязательств. Результаты совещания были направлены Совету на рассмотрение и утверждение проекта текста резолюции Ассамблеи для представления 39-й сессии Ассамблеи.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Резолюция A39-XX. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что резолюция A38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (ГРМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения; **{Существующий текст п. 18 резолюции A38-18}**

*напоминая,* что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов завершить изучение технических аспектов, экологических и экономических последствий и механизмов применения возможных вариантов глобальной системы РМ, в том числе ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли, и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, ведущихся в рамках РКИК ООН; **{Существующий текст п. 19 а) резолюции A38-18}**

*также напоминая,* что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых условий и соответствующих возможностей, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, улучшение эксплуатационных характеристик и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО; **{Существующий текст п. 19 с) резолюции A38-18}**

*признавая,* что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации, а также значительный объем работы, проделанной Советом, его Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (EAG) и Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) по подготовке рекомендации по созданию глобальной системы РМ, ее структурных элементов и механизмов внедрения, включая проведенный анализ различных подходов к распределению обязательств; **{Новый текст, отражающий работу, проделанную после A38}**

*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; **{Существующий текст п. 19 b) резолюции A38-18}**

*признавая* проведение в 2015 и 2016 гг. охватывающих все регионы семинаров в рамках двух раундов Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD); **{Новый текст, отражающий работу, проделанную после A38}**

*принимая во внимание,* что авиационная отрасль поддерживает единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и

региональным РМ, рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры; **{Существующий текст преамбулы резолюции A38-18}**

*признавая*, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только однократно; **{Основано на тексте п. f) приложения к резолюции A38-18}**

*подчеркивая*, что решение 38-й сессии Ассамблеи о разработке глобальной системы РМ для международной авиации свидетельствует о решительной поддержке государствами-членами глобального решения для международной авиационной отрасли в противовес несогласованным государственным и региональным РМ; **{Отражение предпосылок выбора глобального решения в противовес несогласованным РМ}**

*вновь подтверждая* обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам; **{На основе текста из п. 30 резолюции A38-18 и руководящего принципа h)}**

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

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

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

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

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

1. *Постановляет*, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией A39-YY "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", заменяют резолюции A38-17 и A38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

1bis. *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 альтернативные виды топлива, глобальную систему РМ и любые другие меры, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимым альтернативным видам топлива, обеспечивающим экологические выгоды для авиационного сектора; **{Корзина мер и предпочтительное применение мер, не относящихся к РМ}**

2. *также признает*, что, несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии 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; **{Признание невозможности достижения CNG 2020 без использования РМ}**

3. *подчеркивает* роль глобальной системы РМ, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию; **{Вспомогательная роль ГРМ в достижении CNG 2020}**

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

5. *просит* Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прикладывали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, улучшения эксплуатационных характеристик и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, а также отслеживать и сообщать прогресс в осуществлении планов действий и разработать методiku, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта воздушных судов в данном году за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, с тем чтобы отразить все элементы корзины мер; **{Дальнейший прогресс в применении мер, не относящихся к РМ}**

5bis. *просит* Совет продолжать следить за внедрением всех элементов корзины мер и рассмотреть необходимую политику и действия с целью обеспечить достижение сбалансированного прогресса в рамках всех элементов при повышении со временем процентного показателя сокращения объемов эмиссии в результате не относящихся к РМ мер;

6. *признает* особые условия и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия; **{Признание особых условий государств}** – **Поддержка дифференцированного подхода**

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

***{Поэтапное внедрение} – Поддержка дифференцированного подхода***

- a) Экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов воздушных судов на основании п. 9 e) i) ниже; ***{Экспериментальный этап для участвующих на добровольной основе государств с возможностью расчета компенсационных обязательств}***
- b) Первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 9 а) ниже; ***{Первый этап для добровольно участвующих государств}***
- c) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах; ***{Обновление информации о добровольном участии}***
- d) Второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСРГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если они не участвуют добровольно в данном этапе; ***{Второй этап для всех государств с 0,5 %, 90 % КТК, с освобождениями для НРС, МОСРГ и РСНВМ, если они не участвуют добровольно}***
- e) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участником системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января данного года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года; ***{Добровольное участие и уведомление за шесть месяцев}***
- f) начиная с 2022 года Совет будет проводить каждые три года анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияние на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости вносить коррективы в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях рекомендовать такие коррективы Ассамблее для принятия решения; ***{Анализ для внесения коррективов}***

8. *постановляет*, что, с целью свести к минимуму искажения рыночного равновесия, CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

- a) на все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в CORSIA на основании п. 7 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;
- b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 7 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности; – **Поддержка дифференцированного подхода**
- c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п. 7 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности; *{Сведение к минимуму искажений рыночного равновесия}* – **Поддержка дифференцированного подхода**

9. *постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO<sub>2</sub>, подлежащий компенсации со стороны эксплуатантов воздушных судов за рассматриваемый год после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

- a) компенсационное обязательство эксплуатанта воздушных судов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × фактор роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × фактор роста этого эксплуатанта воздушных судов в рассматриваемом году)];
- b) где фактор роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где фактор роста эксплуатанта воздушных судов = (суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.) / суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и;
- e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:

- i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может выбрать в течение этого экспериментального этапа, применять ли это к:
- a) эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или
  - b) эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в 2020 году;
- ii) с 2024 по 2026 год, 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iii) с 2027 по 2029 год, 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iv) с 2030 по 2032 год, по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- v) с 2033 по 2035 год, по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- f) эмиссия эксплуатанта воздушных судов и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключенную из системы в этом году;
- g) объемы эмиссии в пп. 9 b) и 9 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; **{Распределение с динамичным подходом} – Поддержка дифференцированного подхода**
10. *постановляет*, что новые участники<sup>4</sup> будут освобождены от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем их эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам воздушных судов. **{Новые участники} – Поддержка дифференцированного подхода**
11. *постановляет*, что, несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов воздушных судов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации в год; воздушные суда с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее

<sup>4</sup> Новым участником является любой эксплуатант воздушных судов, начавший осуществлять авиационную деятельность, подпадающую под действие системы, на момент вступления ее в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом воздушных судов.

5700 кг; или воздушные суда, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях; *{Технические исключения}*

12. *постановляет*, что ни одному из эксплуатантов воздушных судов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений; *{Отказ от перераспределения эмиссии, исключаемой из компенсационной системы}* – **Поддержка дифференцированного подхода**

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

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

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

16. *постановляет*, что для рассмотрения Ассамблеей периодический пересмотр CORSIA осуществляется Советом каждые три года, начиная с 2022 года, в целях, указанных в п. 7 f) выше, и с тем чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы. Помимо прочего, это будет включать:

- а) 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;
- б) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму искажение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;
- с) проведение специального анализа в конце 2032 года относительно прекращения действия системы, продления ее действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных

усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива в достижение экологических целей ИКАО; *{Продолжительность и анализ}*

16bis. *определяет*, что CORSIA или любая другая система, вводимая по решению Ассамблеи, должна быть рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации; *{Отсутствие дублирующего применения РМ, помимо CORSIA}*

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

В отношении внедрения системы MRV,

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

В отношении критериев единиц эмиссии (EUC),

- c) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по критериям единиц эмиссии (EUC) для принятия Советом как можно скорее, но не позднее 2018 года, с целью поддержать покупку эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы с учетом соответствующих событий в РКИК ООН и статьи 6 Парижского соглашения; *{Разработка инструктивного материала по EUC}*
- 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; *{Отвечающие критериям программы}*
- 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; *{Пересмотр EUC}*;

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; *{Разработка инструктивного материала по созданию реестров}*
- g) Совету создать под эгидой ИКАО консолидированный центральный реестр, который должен начать функционировать не позднее 1 января 2021 года; *{Создание центрального реестра}*

- 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; ***{Создание реестров для государств}***

В отношении управления CORSIA,

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

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. ***{Нормативная база}***

18. 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 CORSIA после 2020 года, в частности: –

**Поддержка дифференцированного подхода**

В отношении внедрения системы MRV,

- a) Совету предпринять необходимые шаги 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; ***{Наращивание потенциала в области MRV}***
- b) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV; ***{Партнерские отношения в области MRV}***

В отношении создания реестров,

- c) Совету предпринять необходимые действия для расширения программ по наращиванию потенциала и помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребность государств-членов в наращивании потенциала и помощи для учреждения ими реестров, в 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; ***{Наращивание потенциала по созданию реестров}***

- d) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области создания собственных реестров или групповых реестров, разработанных группами государств, и для их возможного экспериментального внедрения; *{Программы партнерства по созданию реестров}*

19. *постановляет*, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые отвечают критериям единиц эмиссии (EUC) в п. 17 выше; *{Отвечающие критериям единицы}*

19bis. *просит* Совет содействовать использованию разработанных единиц эмиссии, полезных для развивающихся государств, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации; *{Дальнейшие шаги по использованию единиц эмиссии}* – **Поддержка дифференцированного подхода**

20. *просит* Совет изучить вопрос дальнейшей разработки 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 эмиссии CO<sub>2</sub> от авиации, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате внедрения таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета эмиссии; *{Дальнейшие шаги в области авиационной методике}*