

**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**

**СОВМЕСТНАЯ ПОЗИЦИЯ ПО НЕКОТОРЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ ПРЕДЛАГАЕМОГО  
ПРОЕКТА СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ  
ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.  
ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА РЫНОЧНЫХ МЕР (РМ)**

(Представлено Индией, Китайской Народной Республикой  
и Российской Федерацией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* их принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей (CBDR) в свете особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC), а также *признавая* принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции, в настоящем рабочем документе внимание Ассамблеи обращается на некоторые положения проекта *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)*, который необходимо привести в соответствие с принципами, упомянутыми выше.

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть и утвердить предлагаемые изменения к проекту текста резолюции Ассамблеи, представленному в добавлении к настоящему рабочему документу.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемые изменения создают необходимые условия для устойчивого роста национальной гражданской авиации в развивающихся странах в ходе внедрения глобальной системы РМ
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации Дос 10022, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2013 года) A38-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" A/RES/70/1, Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 25 сентября 2015 года) FCCC/CP/2015/L.9 Парижское соглашение A39-WP/52, Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Анализ последствий внедрения предлагаемой глобальной системы РМ, основанной на "компенсационном механизме" (CORSIA), свидетельствует о значительном риске нарушения рыночного равновесия в области международного воздушного транспорта, создании условий для несправедливой конкуренции, направленной на подавление быстроразвивающихся рынков воздушных перевозок развивающихся стран, что неизбежно создает риски стагнации в рамках процесса развития их национальной гражданской авиации. Это, в свою очередь, повышает риск вытеснения авиакомпаний этих стран с рынка международных воздушных перевозок и, что наиболее вероятно, их последующего банкротства. Такие негативные последствия для развивающихся стран вряд ли будут совместимы с новой инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

1.2 Во избежание упомянутых выше рисков некоторые положения проекта резолюции по глобальной системе РМ необходимо изменить.

## 2. ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ВНЕДРЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РМ В ВИДЕ CORSIA, ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ АССАМБЛЕЕЙ

2.1 Не подлежит сомнению тот факт, что основная цель глобальной системы РМ для международной гражданской авиации заключается в сокращении глобальной эмиссии CO<sub>2</sub>. Однако в предлагаемом тексте проекта резолюции по глобальной системе РМ основной упор сделан на внедрение "компенсационного механизма", а не на сокращение эмиссии. В этой связи по всему тексту резолюции слова *"компенсационные обязательства"* целесообразно заменить словами *"обязательства по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>"*, как показано в добавлении к настоящему рабочему документу.

2.2 В десятом пункте преамбулы проекта резолюции вновь подтверждается обеспокоенность Ассамблеи "...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". Однако в рамках находящегося на рассмотрении предложения относительно CORSIA предусматривается покупка единиц эмиссии на открытых углеродных рынках за пределами международной гражданской авиации, что фактически определяет роль международной гражданской авиации в качестве источника доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, что противоречит положениям Чикагской конвенции. На данный момент в продаже отсутствуют какие-либо углеродные кредиты, сформированные в результате реализации в развивающихся странах экологически эффективных проектов, связанных с авиацией. Таким образом, для учета в тексте резолюции обеспокоенности, высказываемой международным авиационным сообществом, о которой упоминалось выше, в рамках системы CORSIA в качестве отвечающих критериям можно рассматривать только те единицы эмиссии, которые будут формироваться в результате реализации проектов, связанных с авиацией. В этой связи в подпунктах с), d) и e) п. 17 постановляющей части перед словами "критериям единиц эмиссии" необходимо поместить слова "связанным с гражданской авиацией".

2.3 Поскольку в предлагаемом проекте резолюции говорится *"приветствуя принятие Парижского соглашения в рамках РКИК ООН..."*, текст четырнадцатого пункта преамбулы необходимо изменить следующим образом:

"принимая во внимание, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР), и ~~создание нового рыночного механизма в рамках~~ механизм выполнения на добровольной основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC), учрежденный п. 4 статьи 6 Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ, в целях обеспечения при одновременном стимулировании устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам; **{Новый текст, отражающий Парижское соглашение}**"

2.4 Важно иметь в виду, что "экспериментальный этап" внедрения CORSIA, являющийся результатом консенсуса, подтвержденного в ходе совещания неофициальной группы "Друзья Президента", проведенного 22–23 августа текущего года, полностью соответствует положениям пункта 19 а) постановляющей части резолюции А38-18 Ассамблеи, в котором Совету было предложено *"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..."*. Не требует доказательств тот факт, что в качестве демонстрации *"осуществимости и практической реализуемости"* CORSIA можно рассматривать только результаты практического внедрения, а ее *"экологическое и экономическое воздействие"* объективно можно оценить лишь после выполнения "экспериментального этапа". Во избежание необоснованного риска для репутации ИКАО в случае неудовлетворительных результатов "экспериментальных" этапов внедрения CORSIA было бы неблагоприятно "закрывать дверь" для других возможных вариантов внедрения РМ в будущем. В этой связи формулировку пункта 4 постановляющей части необходимо изменить следующим образом:

"4. постановляет внедрить—выполнить экспериментальный этап и добровольный этап и оценить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях—качестве одного из возможных вариантов 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; **{ГПМ представляет собой систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)}**"

2.5 Учитывая неопределенность в отношении возможных экологических результатов внедрения CORSIA и ее влияния на устойчивый рост национальной гражданской авиации, особенно в развивающихся странах, пункт 7 d) постановляющей части необходимо изменить следующим образом:

"d) при получении положительных результатов реализации CORSIA для международной авиации, определенных после проведения анализа первого этапа внедрения, второй этап будет распространяться с 2027..."

2.6 Концепция критериев *"de minimis"* была принята Ассамблеей ИКАО шесть лет назад в качестве меры для устойчивого роста гражданской авиации в развивающихся странах. Учитывая значительную вероятность негативных последствий внедрения CORSIA для развивающихся стран (о чем говорится в пункте 15 постановляющей части проекта резолюции), целесообразно сохранить это положение в тексте новой резолюции. Учитывая то, что концепцию *"de minimis"* необходимо тщательно пересмотреть для обеспечения удовлетворительной защиты от CORSIA, порог, составляющий 0,5 % от глобальных КТК, может быть принят в качестве основы

для будущих переговоров. В этой связи пункт 7 d) постановляющей части необходимо дополнить следующим текстом:

- "d) ...(РСНВМ), и других развивающихся стран, освобожденных на основе критериев "de minimis" с порогом 0,5 % КТК, экономические критерии которых будут проанализированы и завершены в ходе оценки экспериментального и первого этапов внедрения, если они не участвуют добровольно в данном этапе;"

2.7 Ожидается, что в ходе выполнения экспериментального и первого этапов внедрения CORSIA ведущую роль должны играть развитые страны, которые несут основную ответственность за изменение климата и обладают достаточным экономическим потенциалом для компенсации финансовых и репутационных потерь в том случае, если внедрение CORSIA не приведет к сокращению эмиссии и ускорению устойчивого развития. Однако любые другие государства-члены имеют суверенное право в любой момент принять решение об участии в CORSIA. В этой связи пункт 7 e) постановляющей части необходимо изменить следующим образом:

- "e) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участником системы на добровольной основе, учитывая при этом, что ведущую роль будут играть развитые государства—в особенности государства, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции<sup>1</sup>. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года; *{Добровольное участие и уведомление за шесть месяцев}*"

2.8 В случае добровольного участия развивающихся государств в "экспериментальных" этапах внедрения CORSIA будет справедливо предоставить им возможность принять на себя ответственность за сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> без каких-либо предписаний, что полностью соответствует подходу Парижского соглашения. По всей очевидности неприемлемо "продавать билеты на испытательные полеты" и устанавливать цель обеспечения экологической целостности, которая по умолчанию исключается пунктом 12 постановляющей части проекта резолюции (A39-WP/52). Следует также отметить, что отдельный уровень обязательств по компенсации эмиссии для эксплуатантов из развивающихся и развитых стран, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам, полностью соответствует принципу CBDR. Поэтому формулировку пункта 9 постановляющей части необходимо изменить следующим образом:

- "9. *постановляет, что с 2021 года прогнозируемый в рассматриваемом году* объем эмиссии CO<sub>2</sub>, ~~подлежащий компенсации со стороны эксплуатантов воздушных судов за рассматриваемый год после 2021 года, рассчитывается компенсируемый эксплуатантом воздушных судов на добровольной основе в ходе экспериментального и первого этапов внедрения,~~

<sup>1</sup> Региональные организации экономической интеграции. Североамериканское соглашение о свободной торговле (NAFTA), Южноамериканский общий рынок или MERCOSUR, Карибское сообщество и общий рынок (КАРИКОМ), Соглашение о свободной торговле между Доминиканской Республикой, странами Центральной Америки и Соединенными Штатами Америки (CAFTADR), Европейский союз (ЕС), Центральноевропейское соглашение о свободной торговле (CEFTA), Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Рамочное соглашение об экономическом сотрудничестве между Китаем и Тайванем (ECFA), Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), Африканское экономическое сотрудничество (АЭС), Сообщество сахело-сахарских государств (СССГ), Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА), Восточноафриканское сообщество (ВАС), Экономическое сообщество центральноафриканских государств (ЕССАС/СЕЕАС), Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС), Межправительственная организация по развитию (ИГАД), Южноафриканское сообщество развития (САДК), Союз арабского Магриба (САМ)...

устанавливается на основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC), принятого индивидуально каждым участвующим государством-членом, или может рассчитываться каждый год следующим образом:..."

2.9 Учитывая тот факт, что истинная роль любых "экспериментальных" этапов реализации проекта заключается в проверке его осуществимости и, если необходимо, внесении соответствующих коррективов, в подпункты b) и c) пункта 9 постановляющей части целесообразно внести следующие изменения:

"b) где фактор роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году: для экспериментального и первого этапов; – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.), а для второго этапа решение о другом базовом годе будет принято в процессе анализа / 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: для экспериментального и первого этапов; – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.), а для второго этапа решение о другом базовом годе будет принято в процессе анализа / суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;"

2.10 Помятуя о том, что в преамбуле проекта резолюции заявляется о поддержке устойчивого развития с акцентом на развивающиеся страны, формулировку подпунктов iv) и v) e) пункта 9 постановляющей части целесообразно изменить следующим образом:

"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 в отношении системы с 2030 по 2035 год предполагается осуществить постепенный переход от 100 % секторальных компенсационных обязательств к включению некоторого индивидуального вклада, подробная информация о котором, главным образом основанная на результатах анализа первого этапа внедрения, будет представлена для рассмотрения Ассамблеей в 2028 году;

2.11 Существующая существенная разница в уровне рентабельности авиакомпаний различных регионов мира (например, уровень рентабельности североамериканских авиакомпаний в 11 раз превышает уровень рентабельности африканских авиакомпаний) предопределяет использование дифференцированного подхода к обеспечению временной защиты от CORSIA "новых участников" из развитых и развивающихся стран. Учитывая тот факт, что новые участники из развивающихся стран в большинстве случаев будут эксплуатировать парк воздушных судов с большей наработкой и меньшей топливной эффективностью, будет справедливо установить для них "входной порог" ежегодной эмиссии относительно общего объема эмиссии сектора в 2020 году на сравнительно более высоком уровне для защиты их устойчивого роста. Первоначально для "новых участников" из развивающихся стран предлагается установить порог на уровне 0,5 % от глобальной эмиссии сектора в качестве основы для тщательного рассмотрения в будущем. В этой связи формулировку пункта 10 постановляющей части необходимо изменить следующим образом:

"10. *постановляет*, что новые участники<sup>2</sup> будут освобождены от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем их эмиссии превысит:

a) 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год (для новых участников из развитых стран) или

b) 0,5 % от общего объема эмиссии за 2020 год (для новых участников из развивающихся стран),

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"**

2.12 Во избежание нанесения серьезного ущерба сектору международной гражданской авиации в результате внедрения CORSIA целесообразно не только периодически пересматривать CORSIA, но и проводить ежегодную оценку ее влияния на затраты, безопасность полетов и авиационную безопасность, а также ее экологической эффективности и уровня влияния на нарушение рыночного равновесия. Для этого пункт 16 необходимо изменить следующим образом:

"16. *постановляет*, что для рассмотрения Ассамблеей периодический ~~пересмотр-анализ и оценка~~ CORSIA ~~осуществляется-проводятся~~ Советом каждые ~~три~~ года начиная с 2022 года, в целях, указанных в п. 7 f) выше, и с тем чтобы ~~еедействовать-избежать риска нанесения существенного ущерба~~ устойчивому развитию международного авиационного сектора ~~и действенности данной системы~~, включая аспекты обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, справедливой конкуренции, стоимостного воздействия на государства-члены, а также оценку экологической эффективности системы ГПМ для дополнительного рассмотрения Ассамблеей на предмет целесообразности продолжения применения CORSIA. Помимо прочего, это будет включать..."

2.13 Согласно статье 37 главы VI Конвенции о международной гражданской авиации вопросы, связанные с MRV, единицами эмиссии и реестром, не относятся к вопросам "...касающимся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб" и поэтому Международными стандартами и Рекомендуемой практикой и процедурами они не охватываются. Следовательно, Конвенция не наделяет ИКАО полномочиями на разработку SARPS на MRV, единицы эмиссии и реестр. В этой связи в тексте резолюции не должно использоваться сокращение SARPS, а все критерии единиц эмиссии (EUC) должны носить только "рекомендательный" характер. Соответственно, сокращение SARPS следует исключить, а перед сокращением EUC следует добавить слово "рекомендуемые".

2.14 Несмотря на техническую необходимость внедрения MRV всеми государствами-членами без исключения в качестве основы для справедливой дифференциации эмиссионных обязательств между государствами-членами, не факт, что государства, отсутствие ресурсов у которых не вызывает сомнений или которые будут освобождены от участия в "экспериментальных" этапах внедрения CORSIA, должны приступить к внедрению MRV с 2018 года. Такие государства-члены могут начать внедрение MRV на национальном или региональном уровне с 2024 года на основе успешного опыта внедрения MRV в других государствах-членах. Такой подход к внедрению MRV также согласуется с принципом SCRC. В этой связи в пункт 18 постановляющей части необходимо внести новый подпункт b) в следующей формулировке:

<sup>2</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.

"b) предполагается, что государства-члены, которые будут освобождены на основании условий, оговоренных в п. 7 d), с 2024 года приступят к внедрению MRV на национальном или региональном уровне с учетом успешного опыта внедрения MRV в других государствах-членах."

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 Ассамблее предлагается учесть общую обеспокоенность государств относительно разработки глобальных РМ и принять их поправки к проекту резолюции.

3.2 Принимая во внимание тот факт, что предлагаемый текст проекта резолюции по глобальным РМ нельзя рассматривать в качестве "готового" проекта для внедрения CORSIA, а также наличие серьезной обеспокоенности и несомненной неопределенности относительно возможных последствий внедрения, целесообразно, в качестве возможного компромисса, поддержать предлагаемые в настоящем рабочем документе поправки к проекту резолюции с тем, чтобы держать открытым "окно возможностей" для продолжения совместной деятельности всех государств-членов, направленной на реальное сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе и на глобальном уровне.

3.3 В противном случае любые попытки принудительного внедрения пока еще не существующего проекта CORSIA могут подорвать основные положения и дух Чикагской конвенции, которая призывает все государства-члены *"...избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире"*.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### **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 о создании глобальной системы РМ, ее структурных элементов и механизмов внедрения, включая 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 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 механизма выполнения на добровольной основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC), учрежденный п. 4 статьи 6 Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ, в целях обеспечения при одновременном стимулировании~~ 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 производимых

альтернативных видов 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~~ выполнить экспериментальный этап и добровольный этап и оценить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в ~~целях~~ качестве одного из возможных вариантов 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 методику, позволяющую в рамках данной системы уменьшить ~~компенсационные~~ обязательства эксплуатантов воздушных судов по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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**

- а) 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 е) i) ниже; *{Экспериментальный этап для участвующих на добровольной основе государств с возможностью расчета ~~компенсационных~~ обязательств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>}*

- 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 по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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) при получении положительных результатов реализации CORSIA для международной авиации, определенных после проведения анализа первого этапа внедрения, второй этап будет распространяться 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), и других развивающихся стран, освобожденных на основе критериев "de minimis" с порогом 0,5 % КТК, экономические критерии которых будут проанализированы и завершены в ходе оценки экспериментального и первого этапов внедрения, 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~~ учитывая при этом, что ведущую роль будут играть развитые государства. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года; *{Добровольное участие и уведомление за шесть месяцев}*
- f) начиная с 2022 года Совет будет ежегодно 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 по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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 по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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 по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в рамках CORSIA, однако на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности; *{Сведение к минимуму искажений рыночного равновесия}* – **Поддержка дифференцированного подхода**
9. *постановляет*, что с 2021 года прогнозируемый в рассматриваемом году объем эмиссии CO<sub>2</sub>, ~~подлежащий компенсации со стороны эксплуатантов воздушных судов за рассматриваемый год после 2021 года, рассчитывается~~ компенсируемый эксплуатантом воздушных судов на добровольной основе в ходе экспериментального и первого этапов внедрения, устанавливается на основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC), принятого индивидуально каждым участвующим государством-членом, или может рассчитываться 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: для экспериментального и первого этапов; – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.), а для второго этапа решение о другом базовом годе будет принято в процессе анализа / 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: для экспериментального и первого этапов; – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.), а для второго этапа решение о другом базовом годе будет принято в процессе анализа / суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и;
- e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:
- i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может выбирать в течение этого экспериментального этапа, применять ли это к:
- a) эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или

- b) эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в 2020 году;
- ii) с 2024 по 2026 год, 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iii) с 2027 по 2029 год, 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iv) ~~с 2030 по 2032 год, по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей в отношении системы с 2030 по 2035 год предполагается осуществить постепенный переход от 100 % секторальных компенсационных обязательств к включению некоторого индивидуального вклада, подробная информация о котором, главным образом основанная на результатах анализа первого этапа внедрения, будет представлена для рассмотрения Ассамблеей в 2028 году;~~
- 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>1</sup> будут освобождены от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем их эмиссии превысит:

- a) 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год (для новых участников из развитых стран) или
- b) 0,5 % от общего объема эмиссии за 2020 год (для новых участников из развивающихся стран),

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

<sup>1</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.

12. *постановляет*, что ни одному из эксплуатантов воздушных судов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по ~~компенсации~~ сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, 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 полномасштабное 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 по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> 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~~ анализ и оценка CORSIA ~~осуществляется~~ проводятся Советом ~~каждый три~~ каждый года начиная с 2022 года, в целях, указанных в п. 7 f) выше, и с тем чтобы ~~одействовать~~ избежать риска нанесения существенного ущерба устойчивому развитию международного авиационного сектора ~~и действенности данной системы~~, включая аспекты обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, справедливой конкуренции, стоимостного воздействия на государства-члены, а также оценку экологической эффективности глобальной системы РМ для дополнительного рассмотрения Ассамблеей на предмет целесообразности продолжения применения CORSIA.

Помимо прочего, это будет включать:

- a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия на государства и эксплуатантов воздушных судов и на международную авиацию, а также функционирования структурных элементов системы;
- b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму искажение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;
- c) проведение специального анализа к концу 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 САЕР 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~~ инструктивным материалом по MRV необходимые механизмы для внедрения с 1 января 2019 года; *{Внедрение правил MRV}*

В отношении связанных с гражданской авиацией критериев единиц эмиссии (EUC),

- c) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать ~~SARPS~~ и соответствующий инструктивный материал по связанным с гражданской авиацией 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 САЕР постоянный технический консультативный орган по связанным с гражданской авиацией 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 САЕР при необходимости периодически пересматривать ~~SARPS~~ и соответствующий инструктивный материал по связанным с гражданской авиацией 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 САЕР 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 с 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 неосвобожденных 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) предполагается, что государства-члены, которые будут освобождены на основании условий, оговоренных в п. 7 d), с 2024 года приступят к внедрению MRV на национальном или региональном уровне с учетом успешного опыта внедрения MRV в других государствах-членах;

bc) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV; *{Партнерские отношения в области MRV}*

В отношении создания реестров,

ed) 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; *{Наращивание потенциала по созданию реестров}*

ee) 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 авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате внедрения таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета эмиссии; *{Дальнейшие шаги в области авиационной методики}*

— КОНЕЦ —