



A37-WP/402
P/66
6/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (Раздел об изменении климата)

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 17 повестки дня (Раздел об изменении климата) утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 17/2 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

...

17.3 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

17.3.1 Совет представил документ WP/23 и исправление № 1 к нему о ходе разработки и применения экологичных альтернативных видов топлива в авиации. 36-я сессия Ассамблеи призвала Совет содействовать повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия. В этой связи ИКАО провела в феврале 2009 года практикум по авиации и альтернативным видам авиационного топлива, а в ноябре 2009 года – Конференцию по авиации и альтернативным видам авиационного топлива (СААФ). Конференция СААФ утвердила декларацию, рекомендации и глобальную рамочную программу по альтернативным видам авиационного топлива.

17.3.2 Смесевые альтернативные виды топлива зарекомендовали себя технически разумным решением, которое может дать значительные экологические выгоды. Однако необходимо иметь регулятивные и финансовые рамки, обеспечивающие наличие таких видов топлива в достаточном количестве и их своевременное предоставление для использования в авиации. Хотя определение критериев экологичности касается не только авиации, оно остается ключевым вопросом. Это было принято к сведению несколькими государствами и одним наблюдателем, которые считали, что основное внимание в будущей работе следует уделить тем видам топлива, которые не затрагивают продовольственной безопасности.

17.3.3 Комитет признал достижения Организации в содействии повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива в соответствии с поручением последней Ассамблеи. Он также поддержал проводимую Организацией работу по содействию согласованию и поощрению на глобальной основе инициатив, направленных на поддержку разработки экологичных альтернативных видов топлива для международной авиации. Он также согласился рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/23 и исправлении № 1, в частности рекомендации СААФ, в целях обновления резолюции A36-22.

17.3.4 В документе WP/27 Совет представил доклад о результатах работы, проделанной другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) в области охраны окружающей среды от воздействия авиации после 36-й сессии Ассамблеи. В нем содержалась информация о событиях, связанных с процессом Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), а также о событиях, имевших место в Международной морской организации (ИМО) и Межправительственной группе экспертов по изменению климата (МГЭИК).

17.3.5 Со времени проведения 36-й сессии Ассамблеи продолжали поддерживаться контакты с другими органами ООН в целях лучшего понимания влияния авиации на окружающую среду с научной точки зрения, а также изучения вопросов сотрудничества и предпринятия совместных усилий при разработке политики, направленной на ограничение или сокращение авиационной эмиссии. Комитет признал прогресс Организации в укреплении сотрудничества с

другими органами ООН и высказался за дальнейшее сотрудничество Организации с этими органами. Он также согласился рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/27, в целях обновления резолюции A36-22.

17.3.6 В документе WP/22 Совет представил доклад о сотрудничестве ИКАО с другими организациями системы ООН, участвующими в климатически-нейтральной инициативе ООН (КНИООН), которая была выдвинута в 2007 году Генеральным секретарем ООН и поддержана Координационным советом руководителей системы ООН (КСР).

17.3.7 В 2009 году в рамках системы ООН впервые была количественно определена эмиссия парниковых газов (ПГ). Подготовлен кадастр на основе использования разработанного ЮНЕП вычислителя эмиссии парниковых газов, образуемой в результате деятельности производственных объектов, выполнения операций и совершения поездок, не относящихся к воздушному транспорту, а также разработанного ИКАО вычислителя эмиссии углерода, связанной с деятельностью авиации. ИКАО приспособила свой вычислитель к конкретным потребностям инициативы КНИООН и оказала большую поддержку в плане обучения всем соответствующим организациям с целью возможной подготовки кадастра эмиссии. Поскольку на воздушные перевозки приходится почти половина общего объема зарегистрированных ООН выбросов, совершенствование вычислителя ИКАО и дальнейшее сотрудничество с другими организациями системы ООН имеют исключительно важное значение для успеха инициативы КНИООН и усиления ведущей роли ИКАО в решении вопросов, связанных с авиацией.

17.3.8 Комитет согласился просить Совет продолжать сотрудничество в рамках инициативы КНИООН и оставаться на переднем крае разработки методов и средств количественного определения выбросов ПГ, производимых авиацией. Он также просил Совет продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования практики управления устойчивым развитием, включая план сокращения эмиссии на 2011–2013 гг. в соответствии с общей политикой ООН.

17.3.9 Совет представил доклад (WP/25) о прогрессе, достигнутом ИКАО в области международной гражданской авиации и изменения климата после 36-й сессии Ассамблеи, в качестве справочного материала для пересмотра и обновления добавлений I–L резолюции A36-22. В соответствии с просьбой 36-й сессии Ассамблеи о разработке программы действий ИКАО по международной авиации и изменению климата Совет созвал в октябре 2009 года Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV) для рассмотрения программы действий, разработанной Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК). Совещание HLM-ENV полностью одобрило программу действий ГМАИК и утвердило декларацию и рекомендации, которые включают:

- a) глобальную цель, предусматривающую 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности до 2050 года, и проведение дальнейших работ по изучению возможности реализации более масштабных среднесрочных и долгосрочных целей, включая углеродно-нейтральный прирост и сокращение объема эмиссии;
- b) разработку глобального стандарта на CO₂ для воздушных судов и упрощение внесения дополнительных изменений эксплуатационного характера, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;

- c) разработку рамок применения рыночных мер в международной авиации;
- d) дополнительное определение мер по оказанию помощи развивающимся государствам и облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей;
- e) представление планов действий государств с кратким изложением их политики и мер и ежегодное представление в ИКАО данных об объемах потребления авиационного топлива.

17.3.10 Декларация и рекомендации совещания HLM-ENV обеспечивают сбалансированный учет мнений всех государств-членов и отражают их коллективную волю и приверженность согласованному и совместному решению проблемы международной авиации и изменения климата. Этот документ является первым и единственным согласованным на глобальном уровне отраслевым соглашением относительно цели по решению проблемы эмиссии CO₂.

17.3.11 Результаты HLM-ENV совместно с результатами СААФ были представлены участникам совещания COP15, состоявшегося в декабре 2009 года. Несмотря на то, что в ходе совещания COP15 не было принято какого-либо конкретного решения по проблеме эмиссии ПГ международной авиации, у ИКАО имеется возможность продолжить выполнение рекомендаций HLM-ENV и СААФ и внести весомый вклад в переговорный процесс относительно будущего соглашения по изменению климата.

17.3.12 Президент Совета ИКАО создал неофициальную группу, в состав которой в основном вошли генеральные директора гражданской авиации из 19 государств, которой было поручено оказать ему помощь в подготовке текста проекта резолюции по международной авиации и изменению климата.

17.3.13 Группа провела совещания в марте и июне 2010 года и акцентировала свое внимание на трех основных областях, в которых можно достичь прогресса в результате реализации рекомендаций совещания HLM-ENV, а именно: 1) изучение возможности реализации более масштабных целей; 2) разработка рамок применения рыночных мер в международной авиации и 3) определение мер по оказанию помощи государствам. Она также обсудила разработку и применение экологичных альтернативных видов авиационного топлива, потенциальное воздействие изменения климата на деятельность международной авиации и вклад ИКАО в инициативу КНИООН.

17.3.14 На своей 190-й сессии Совет рассмотрел текст проекта резолюции об изменении климата. Проведя широкий обмен мнениями, он не смог согласовать текст для представления на Ассамблее.

17.3.15 В документе WP/188 Королевство Бахрейн выразило обеспокоенность по поводу предполагаемого негативного воздействия взимания налогов со всех авиакомпаний, в частности с авиакомпаний развивающихся стран, и обратилось с просьбой к государствам, планирующим ввести такие налоги, пересмотреть и отложить подобные действия до обсуждения данного вопроса и согласования инструктивного материала в ИКАО. Оно подчеркнуло, что государствам следует уделить первоочередное внимание эффективным средствам уменьшения объема авиационной

эмиссии, таким как сокращение воздушных маршрутов и поощрение использования альтернативных видов топлива.

17.3.16 Китай представил документы WP 181, 272 и 304 в качестве вклада в достижение прогресса на данной Ассамблее в отношении вопросов, касающихся международной авиации и изменения климата. В частности, Китай подчеркнул четыре момента, отражающих основную идею этих документов. ИКАО должна руководствоваться принципом общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) в соответствии с РКИК ООН; очередной задачей ИКАО является оказание помощи государствам в достижении цели ежегодного повышения топливной эффективности на 2%; цель углеродно-нейтрального прироста является нереальной и несправедливой по отношению к развивающимся государствам и никаким государствам не следует разрешать предпринимать односторонние действия в части, касающейся рыночных мер.

17.3.17 В документе WP 109 Колумбия подчеркнула ведущую роль ИКАО, которую ей следует по-прежнему играть путем укрепления сотрудничества своих государств-членов в деле уменьшения воздействия авиационной эмиссии посредством технологических и эксплуатационных усовершенствований. Колумбия также поддержала рекомендации ИКАО по торговле квотами на эмиссию в отношении международной авиации при условии, что авиакомпании других государств будут становиться участниками такой программы с взаимного согласия, уважая право каждого государства определять наилучшие способы контроля сокращения авиационной эмиссии в своих авиакомпаниях.

17.3.18 В документе WP/216 Индонезия представила информацию о своей позиции и усилиях в области авиации и изменения климата. Она высказалась за разработку и представление Организации плана действий государств относительно предпринимаемых инициатив по контролю за влиянием авиации на изменение климата, а также ежегодной обновленной информации об воздушном движении и потреблении топлива. Индонезия предложила Ассамблее рассмотреть вопрос о создании трех или четырех экспериментальных проектов в целях оказания помощи отдельным государствам или группам государств в подготовке инструктивного материала по разработке планов действий.

17.3.19 В документе WP/275 Российская Федерация подчеркнула проблемные вопросы, связанные с внедрением рыночных мер в международной авиации, и призвала государства воздерживаться от одностороннего введения мер рыночного характера до принятия ИКАО глобального решения. В документе содержалось также предложение в отношении создания условий для адекватного финансирования программ ИКАО в области охраны окружающей среды.

17.3.20 В документе WP/251 Южная Африка поддержала ведущую роль ИКАО в сфере международной авиации и изменения климата с учетом успешной разработки программы действий. Она напомнила о существовании возможностей для сокращения авиационной эмиссии посредством технологических и эксплуатационных мер и о том, что рыночные меры должны базироваться на принципе CBDR и принципе достижения консенсуса без каких-либо односторонних действий. В документе также были изложены действия, предпринятые Южной Африкой в целях сокращения авиационной эмиссии, и выражена поддержка в отношении оказания ИКАО помощи развивающимся странам в таких областях, как финансовые ресурсы, передача технологий и наращивание потенциала в целях расширения их возможностей по выполнению программы действий.

17.3.21 В документе WP/185 Соединенные штаты Америки представили последнюю информацию о проделанной работе и будущих планах в отношении испытаний, получения права на использование и внедрения экологичных альтернативных видов авиационного топлива. Они подчеркнули необходимость призвать государства к сотрудничеству в разработке, испытаниях и демонстрации усовершенствованных видов авиационного топлива. Они подтвердили важную роль ИКАО в содействии международному обмену информацией между государствами в отношении исследований и разработок, оценки приемлемости, финансирования внедрения и коммерциализации экологичных альтернативных видов авиационного топлива. Кроме того, они призвали ИКАО следить за усилиями экспертов государств и соответствующих международных организаций, осуществляющих деятельность, связанную с оценкой жизненного цикла эмиссии ПГ и экологичности альтернативных видов авиационного топлива.

17.3.22 В документе WP/186, Канада, Мексика и Соединенные Штаты Америки выразили свою позицию относительно более масштабных целей и рамок применения рыночных мер в международной авиации. Они признали, что вопрос определения более масштабной глобальной цели, идущей далее повышения топливной эффективности, и вопрос о том, как государства осуществляют разработки и проводят консультации относительно рыночных мер, применяемых к международной авиации, были главными темами для обсуждения в рамках неофициальной группы Президента, и подчеркнули необходимость достижения "пакетной" договоренности по этим вопросам.

17.3.23 Они предложили более масштабную глобальную цель углеродно-нейтрального прироста к 2020 году по сравнению с уровнями 2005 года в качестве конкретного свидетельства принятого ИКАО и ее государствами-членами обязательства внести свой вклад в то, чтобы рост глобальной средней температуры не превышал 2 °C. Они также подчеркнули необходимость признания того, что, хотя все государства будут стремиться к достижению этой цели, объем эмиссии некоторых Договаривающихся государств может увеличиваться в связи с предполагаемым ростом объемов их международных воздушных перевозок, до тех пор пока не будут разработаны и внедрены технологии, виды топлива и другие меры, обеспечивающие уменьшение объема эмиссии. В документе было предложено призвать все государства представить ИКАО к середине 2012 года планы действий, направленные на содействие достижению коллективных целей; при этом было отмечено, что хотя от государств, уровень деятельности международной авиации которых находится ниже порога de minimis, не ожидается представления планов действий, такая инициатива с их стороны будет приветствоваться.

17.3.24 В отношении рамок применения рыночных мер, в частности в отношении вопроса о взаимном соглашении между государствами о применении системы торговли квотами на эмиссию к международной авиации, они предложили, чтобы государства, стремящиеся к применению системы обмена квотами на эмиссию к международной авиации, вступали в переговоры с другими государствами, чьи перевозчики будут затрагиваться этими мерами, в целях выработки, если это возможно, согласованного направления дальнейших действий. Они также предложили, чтобы государства, получающие такие приглашения, вступали в конструктивные переговоры с предлагающими государствами.

17.3.25 В документе WP/240 Коста-Рика выразила свою заинтересованность в разработке и осуществлении в сотрудничестве с Испанией плана действий, включающего комплекс измерений и мероприятий, которые будут проводиться отраслью воздушного транспорта в рамках различных процессов, направленных на сокращение эмиссии ПГ. В документе отмечается, что принимаемый

Коста-Рикой план действий в скором времени будет представлен ИКАО, с тем чтобы другие государства, имеющие общие интересы и обязательства относительно решения проблемы изменения климата, могли воспользоваться ее инициативой. Кроме того, был поддержан документ WP/216, представленный Индией, и внесено предложение о том, чтобы инициатива Коста-Рики была рассмотрена в качестве одного из экспериментальных проектов ИКАО.

17.3.26 В документе WP/108, представленном Бельгией от имени Европейского союза и входящих в его состав государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем, поддерживался всеобъемлющий подход ИКАО к решению проблемы авиационной эмиссии и содержался призыв ко всем государствам внести вклад в усилия, предпринимаемые на глобальном уровне, незамедлительно приняв меры по существенному уменьшения степени воздействия авиации на климат. ЕС подчеркнул необходимость признания того, что увеличение глобальной средней температуры не должно превышать 2 °С по отношению к доиндустриальным уровням; признал, что само по себе 2 % ежегодное повышение топливной эффективности не обеспечит необходимого сокращения объема эмиссии и принял среднесрочные и долгосрочные цели в области сокращения эмиссии, учитывающие целевой показатель в 2 °С. В этой связи ЕС поддержал мнение о том, что глобальная цель уменьшения объема эмиссии парниковых газов международной авиации должна предусматривать 10-процентное сокращение к 2020 году по сравнению с уровнями 2005 года.

17.3.27 В рамках всеобъемлющего подхода ЕС рассматривает рыночные меры в качестве необходимых для достижения соответствующих масштабных целей. Согласно законодательству ETS ЕС в тех случаях, когда третье государство самостоятельно принимает меры по уменьшению воздействия на изменение климата воздушных судов, вылетающих из его аэропортов, ЕС будет рассматривать имеющиеся варианты с целью обеспечить оптимальное согласование системы ЕС и мер этого государства. В этой связи ЕС рекомендует другим государствам самостоятельно принимать меры к проведению двусторонних дискуссий с любым государством, сделавшим это. В данном законодательстве также четко говорится о том, что при наличии договоренности в ИКАО относительно глобальных мер, ЕС соответственно рассмотрит вопрос об адаптации своего законодательства ETS. ЕС подчеркнул важное значение для ИКАО разработки глобальных рамок применения рыночных мер, которые будут содействовать, а не препятствовать принятию эффективных действий. Будущие глобальные рамки могут быть разработаны посредством учета или взаимного признания мер, разработанных на уровне какого-либо государства или региона, и в этой связи их следует приветствовать в качестве вклада в разработку глобальных рамок.

17.3.28 В документе WP/316, представленном Бельгией от имени Европейского союза и входящих в его состав государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем, пояснялось, что поскольку некоторые государства имеют небольшие авиационные рынки и в меньшей степени содействуют общему объему эмиссии ПГ, производимой международной авиацией, можно предполагать, что вклад этих государств в достижение глобальной цели будет несколько иным. Европейские государства готовы признать это в резолюции посредством включения положения *de minimis*, которое будет ясно указывать, что от государств, находящихся ниже определенного порогового уровня, не следует ожидать незамедлительных действий по внесению вклада в достижение глобальной цели. В документе было выражено мнение о том, что такой подход может послужить основой для достижения соглашения на этой Ассамблее и государствам настоятельно рекомендовалось одобрить включение такого положения в резолюцию в качестве составной части

общих рамок, которые будут способствовать принятию эффективных мер по решению проблемы эмиссии международной авиации.

17.3.29 В документе WP/271 (Revision No. 1) Куба и 21 государство – член Латинско-американской комиссии гражданской авиации предлагали решать экологическую проблему эмиссии авиационных двигателей на основе поэтапного и согласованного процесса под руководством ИКАО без применения односторонних мер и способствовать развитию сотрудничества между всеми сторонами. В документе также поддерживался принцип CBDR, поскольку он не ставит под угрозу экономическое и социальное развитие развивающихся стран и стран третьего мира.

17.3.30 В документе WP/187 (Revision No. 1) 53 Договаривающихся государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) поддержали разработанную ГМАИК программу действий и подчеркнули необходимость решения проблемы эмиссии ПГ международной гражданской авиации, используя для этого корзину мер, включающую меры по оказанию содействия развивающимся государствам в получении помощи. Они отметили, что принцип CBDR следует применять во всей деятельности ИКАО по сокращению авиационной эмиссии и выразили просьбу об оказании ИКАО помощи развивающимся государствам в области финансирования, передачи технологий и наращивания потенциала в целях реализации программы действий ИКАО и принятия других мер по ограничению или уменьшению объема авиационной эмиссии.

17.3.31 Африканские государства также выразили возражения по поводу одностороннего принятия государствами и регионами рыночных мер, затрагивающих другие государства, и подтвердили роль ИКАО как средства постановки и решения всех вопросов гражданской авиации, касающихся окружающей среды, включая рыночные меры.

17.3.32 В документе WP/217 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), выступившая от имени Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международного совета деловой авиации (МСДА) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), подчеркнула срочную необходимость достижения государствами договоренностей о глобальных рамках, основанных на утвержденных ИКАО принципах, в качестве наиболее подходящего средства сокращения эмиссии CO₂, связанной с деятельностью международной авиации, и предотвращения возникновения конфликтов и принятия односторонних политических мер, приводящих к неэффективности. Совместные цели авиационной отрасли включают в себя ежегодное среднее повышение топливной эффективности на 1,5 % до 2020 года, обеспечение углеродно-нейтрального прироста после 2020 года и ориентиры на двойное сокращение нетто-эмиссии CO₂ к 2050 году по сравнению с 2005 годом. Достижение этих амбициозных целей потребует многогранного подхода с твердыми обязательствами и инвестициями всех заинтересованных сторон в авиационном секторе, включая правительства. Авиационная отрасль предложила в качестве составной части этих глобальных рамок принципы использования рыночных мер в международной авиации.

17.3.33 В документе WP/174 Всемирная туристская организация (ЮНВТО) пояснила, что она изыскивает пути адаптации туризма к мерам, связанным с изменением климата и сокращением эмиссии, усиливая при этом вклад сектора в социально-экономическое развитие. В этом контексте ЮНВТО представила заявление о своей позиции относительно пассажирских авиаперевозок для

рассмотрения при разработке рамок политики в области международной авиации и изменения климата.

17.3.34 Комитет принял к сведению информацию, представленную Индией в документе WP/117, и МСА в документе WP/241.

17.3.35 Генеральный секретарь представил документ WP/262, в котором содержалось предложение относительно резолюции Ассамблеи, которая заменяет добавления I – L резолюции A36-22, имеющее целью упростить дискуссии в ходе Ассамблеи.

17.3.36 В документе представлялась информация о ходе работы Организации в этой области со времени проведения совещаний HLM-ENV, включая СААФ в ноябре 2009 года, САЕР/8 в феврале 2010 года и Коллоквиум по авиации и изменению климата в мае 2010 года. В нем также описывалась работа, проделанная неофициальной группой, учрежденной Президентом Совета для оказания помощи в подготовке текста проекта резолюции по международной авиации и изменению климата, которая акцентировала свое внимание на трех основных областях, в которых можно достичь дополнительного прогресса, а именно: 1) изучение возможностей реализации более масштабных целей, 2) разработка рамок применения рыночных мер и 3) изучение мер по оказанию помощи государствам. Группа также обсудила вопрос о включении новых положений, отражающих прогресс в области разработки экологических альтернативных видов топлива; необходимость изучения влияния изменения климата на деятельность международной авиации и вопрос о работе Организации, связанной с инициативой КНИООН.

17.3.37 Генеральный секретарь подчеркнул четыре основных принципа, которые были признаны Советом в качестве принципов, на которых должна основываться проводимая в рамках ИКАО работа в области международной авиации и изменения климата:

- a) Во-первых, не налагать обязательств на отдельные государства. ИКАО будет рассматривать эмиссию, производимую международным авиационным сектором, в целом и не будет рассматривать какие-либо конкретные обязательства в отношении отдельных государств или их внутренней авиации.
- b) Во-вторых, любое решение, принятое ИКАО, не должно влиять на принципы и переговоры в рамках РКИК ООН. Между задачами, которые поручено решать ИКАО и РКИК, существуют весьма четкие различия. ИКАО занимается исключительно международной авиацией, которая носит глобальный характер, а РКИК ООН рассматривает эмиссию, производимую всеми другими внутренними секторами.
- c) В-третьих, не принимать решений, которые ограничат или повлияют на устойчивое развитие международной авиации в соответствии с положениями Чикагской конвенции.
- d) В-четвертых, определять глобальные решения, которые будут применимы ко всем участникам на основе принципов и положений Чикагской конвенции.

17.3.38 В этой связи Генеральный секретарь предложил текст в отношении среднесрочных целей, сформулированных в пунктах 5, 6 и 7 постановляющей части добавления к документу

WP/262. Что касается рыночных мер, то текст, предложенный в пп. 14, 15 и 16 постановляющей части добавления был призван послужить основой для проведения дискуссий и содействия достижению прогресса в разработке согласованного текста в ходе Ассамблеи. В части, касающейся оказания помощи государствам, предложенный текст пп. 10, 11 и 12 постановляющей части добавления включал положения о предоставлении рекомендаций и оказании другой технической помощи со стороны ИКАО для подготовки планов действий государств. Положение об оказании помощи государствам включено также в п. 20 постановляющей части добавления.

17.3.39 При подготовке текста проекта резолюции делалось все возможное для того, чтобы текст точно отражал достигнутые в прошлом договоренности, о чем свидетельствуют ссылки на "цитаты", приводимые в добавлении в качестве справочной информации. Замечания, полученные от делегатов, были учтены при подготовке проектов остальных положений.

17.3.40 Комитет отметил значительный прогресс, достигнутый ИКАО в области международной авиации и изменения климата после 36-й сессии Ассамблеи.

17.3.41 Председатель Исполнительного комитета отметил наличие разных точек зрения среди государств и выразил мнение о том, что неофициальная группа могла бы помочь председателю в определении наилучшего пути движения вперед. Председатель Исполнительного комитета образовал неофициальную группу с соответствующей географической представленностью (Австралия, Бельгия, Бразилия, Германия, Индия, Канада, Китай, Мексика, Нигерия, Объединенные Арабские Эмираты, Республика Корея, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Южная Африка и Япония) для продолжения работы по подготовке проекта резолюции, прилагаемого к документу WP/262, с учетом всех других представленных рабочих документов. Комитет отметил, что другие государства, а именно Аргентина, Барбадос, Египет и Куба, могут принять участие в работе этой неофициальной группы.

17.3.42 В заключение 4-го заседания Комитету было представлено видеосообщение Исполнительного секретаря РКИК ООН. В нем подчеркивалось, что ИКАО подала пример, разработав глобальный план действий в области международной авиации и изменения климата, включающий глобальную цель ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2050 года. РКИК ООН указала на целесообразность изучения взаимодействия между ИКАО и РКИК ООН, учитывая при этом независимость и неодинаковые процессы принятия решений двух организаций. Она также отметила, что согласование принципов CBDR в рамках РКИК ООН и принципов недискриминации в рамках ИКАО потребует взаимного уважения двух процессов, политического руководства и новаторского мышления. РКИК ООН призвала Ассамблею действовать смело и принять решительную резолюцию в отношении международной авиации и изменения климата. Она также отметила, что информирование участников процесса РКИК ООН о практических мерах по регулированию эмиссии будет значительным вкладом сектора в реализацию решений совещания в Канкуне.

17.3.43 Председатель Исполнительного комитета представил результаты работы неофициальной рабочей группы и доклад по данному пункту. Председатель сообщил, что неофициальная группа провела несколько заседаний, на которых имела место содержательная дискуссия в истинном духе сотрудничества. Группа смогла добиться значительного прогресса и "навести мосты" по большинству вопросов. Однако все еще имеются расхождения во мнениях в некоторых областях, и текст, предлагаемый председателем в резолюции 17/2 "Сводное заявление о

постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", представляет собой наилучший компромиссный текст.

17.3.44 Таким образом, резолюция 17/2, которая является результатом обновления информации, содержащейся в добавлениях I, J, K и L резолюции A36-22, представляется для принятия.

Резолюция 17/2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией Сторон РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (Стороны, включенные в приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов в результате использования "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂, предположительно возрастет в результате дальнейшего развития сектора,

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году, и в свой 5-й оценочный доклад, который должен быть опубликован в 2014 году,

принимая во внимание научное мнение о том, что увеличение средней глобальной температуры относительно доиндустриальных уровней не должно превышать 2 °С,

признавая принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях и тот факт, что в рамках РКИК ООН и Киотского протокола инициативу берут на себя развитые страны,

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

признавая, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола или не превосходит результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией А36-22 Ассамблеи Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата в октябре 2009 года (HLM-ENV/09) одобрило программу действий в области международной авиации и изменения климата, включающую глобальные желательные цели в виде топливной эффективности, корзину мер и средства определения достигнутого прогресса,

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

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию авиации необходим комплексный подход, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии,

принимая во внимание, что HLM-ENV/09 заявило, что ИКАО определит процесс разработки рамок рыночных мер в международной авиации с учетом выводов HLM-ENV/09 и итогов COP15 РКИК ООН, а также соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО и добавлений с целью скорейшего завершения данного процесса,

отмечая, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2009 года (СAAF/09) одобрила использование экологичных альтернативных видов топлива для авиации, в частности использование эквивалентных видов топлива в краткосрочной и среднесрочной перспективе в качестве важного средства уменьшения объема авиационной эмиссии,

также отмечая, что СAAF/09 разработала глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПААТ),

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

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

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

подтверждая, что решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации требует активного участия и сотрудничества государств и отрасли, и *отмечая* коллективно объявленные Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международным советом аэропортов (МСА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и уменьшения объема эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

признавая необходимость контроля за потенциальным воздействием изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру и представления об этом информации,

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки общей методики для расчета эмиссии ПГ в результате воздушных путешествий,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией 17/1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха", заменяет резолюцию A36-22 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и как можно скорее дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и

рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

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

3. *вновь подтверждает*, что:

- a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссий относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. *постановляет*, что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в п. 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степень, в которой развивающиеся и развитые государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;

6. *также постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, учитывая:

- a) особые обстоятельства и соответствующие возможности развивающихся стран;
- b) что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степень, в которой государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;
- c) что некоторые государства могут предпринять более масштабные действия до 2020 года, которые могут компенсировать увеличение объемов эмиссии в связи с ростом воздушного транспорта в развивающихся государствах;
- d) развитость авиационных рынков;

- e) устойчивое развитие отрасли международной авиации;
- f) что объемы эмиссии могут возрастать из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и реализованы технологии и виды топлива, обеспечивающие более низкие объемы эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

7. *выражает согласие* рассмотреть на своей 38-й сессии цель, упомянутую в п. 6 выше, в свете прогресса, достигнутого в достижении этой цели, новых исследований, касающихся возможности достижения этой цели, и соответствующей информации от государств;

8. *просит* Совет изучить осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и воздействия любых предлагаемых целей, включая воздействие на рост, а также затраты во всех странах, в особенности в развивающихся странах, с целью представления на 38-ю сессию Ассамблеи ИКАО доклада о ходе выполнения этой работы. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

9. *рекомендует* государствам представлять свои планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО данные об эмиссии CO₂ международной авиации;

10. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2012 года, с тем чтобы ИКАО могла собрать информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих их соответствующие национальные возможности и обстоятельства, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

11. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и предоставить рекомендации и другую техническую помощь для подготовки национальных планов действий до конца июня 2012 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО;

12. *постановляет*, что пороговый уровень *de minimis* деятельности международной авиации, составляющий 1% от общих коммерческих тонно-километров, следует применять к представлению государствами планов действий следующим образом:

- a) государствам ниже порогового уровня не следует представлять планы действий по достижению глобальных целей;
- b) государствам ниже порогового уровня, но которые в других отношениях согласились оказывать добровольное содействие достижению глобальных целей, следует представлять планы действий;

13. *просит* Совет при поддержке государств-членов принять меры по разработке рамок применения рыночных мер (PM) в международной авиации, включая дальнейшую разработку

руководящих принципов, перечисленных в Приложении, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО;

14. *настоятельно рекомендует* государствам соблюдать руководящие принципы, перечисленные в Приложении, при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации и проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами с целью достижения соглашения;

15. *постановляет* установить в соответствии с руководящими принципами Приложения пороговый уровень *de minimis* деятельности международной авиации, составляющий 1 % от общих коммерческих тонно-километров, применительно к РМ следующим образом:

- a) эксплуатанты коммерческих воздушных судов государств ниже порогового уровня должны подтвердить право на освобождение от применения РМ, которые установлены на национальных, региональных и глобальных уровнях;
- b) государства и регионы, реализующие РМ, могут также рассмотреть освобождение в отношении других небольших эксплуатантов воздушных судов;

16. *просит* Совет рассмотреть к концу 2011 года содержащийся в п. 15 пороговый уровень *de minimis* применительно к РМ, учитывая особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в Приложении;

17. *настоятельно рекомендует* государствам рассмотреть существующие и планируемые РМ для международной авиации с целью обеспечения их соответствия руководящим принципам, перечисленным в Приложении, и положениям в пп. 15 и 16 выше;

18. *просит* Совет при поддержке государств-членов и международных организаций продолжить изучение возможности введения глобальной системы РМ посредством проведения дальнейших исследований технических аспектов, экологических выгод, экономического воздействия и механизмов применения такой системы с учетом, при необходимости, результатов переговоров в рамках РКИК ООН и других международных событий и представить доклад о достигнутых результатах для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО;

19. *признает*, что в краткосрочной перспективе добровольные системы компенсации выбросов углерода представляют собой практичный подход к компенсации выбросов CO₂, и *предлагает* государствам поощрять своих эксплуатантов, заинтересованных в скорейшем принятии мер по использованию системы компенсации выбросов углерода, в частности, посредством использования кредитов, формируемых в рамках международно-признанных систем, таких как МЧР;

20. *просит* Совет собирать информацию об объемах компенсационных закупок углерода применительно к воздушному транспорту и продолжать разрабатывать и распространять информацию о передовой практике и средствах, таких как разработанный ИКАО вычислитель объема выбросов углерода, что поможет гармонизировать процесс реализации программ компенсации выбросов углерода;

21. *просит* Совет регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в

результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

22. *просит* Совет:

- a) исследовать, определить и разработать процессы и механизмы для содействия оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, а также облегчения доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутом прогрессе, включая разработанные процессы и механизмы, полученные результаты, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2012 года и на 38-ю сессию Ассамблеи;
- b) инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

23. *просит* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;
- c) увеличить объем инвестиций и научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
- d) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
- e) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;
- f) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
- g) разрабатывать меры политического характера по ускорению соответствующей разработки, развертыванию производства и использованию экологичных альтернативных видов топлива для авиации;

- h) работать совместно в рамках ИКАО и других соответствующих международных организаций в целях обмена информацией и передовой практикой;
- i) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок в области альтернативных видов авиационного топлива, делать инвестиции в культивацию новых видов сырья и создание производственных мощностей, а также предоставлять льготы для стимулирования коммерциализации и использования экологичных альтернативных видов топлива для авиации в целях ускорения процесса уменьшения объема авиационной эмиссии CO₂;

24. *просит* Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия авиационной эмиссии, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации на изменение климата;
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;
- d) дать необходимые рекомендации и указания региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;
- e) разработать глобальный стандарт на CO₂ для воздушных судов, поставив целью 2013 год;
- f) продолжить разработку соответствующих показателей топливной эффективности, включая показатели для международной деловой авиации, и определить среднесрочные и долгосрочные технические и эксплуатационные цели в области потребления топлива воздушными судами;
- g) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли активно участвовать в дальнейшей работе над экологичными альтернативными видами топлива для авиации;
- h) сотрудничать с финансовыми организациями с целью обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов, направленных на преодоление рыночных проблем на первоначальном этапе;

- i) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и активизировать свои усилия по разработке нового инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации;
 - j) уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана ИКАО и рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ гражданской авиации;
 - k) определить соответствующие стандартные методики и механизм измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках и потреблении топлива;
 - l) просить государства продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации;
 - m) провести исследование возможного применения МЧР Киотского протокола к международной авиации;
 - n) отслеживать и распространять соответствующую информацию о потенциальных последствиях изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью;
 - o) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы и продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.
-

Приложение

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

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а объем эмиссии CO₂ международной авиации должен учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и искажение рыночного равновесия;
- h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) РМ не должны налагать неуместное экономическое бремя на международную авиацию;
- k) РМ должны содействовать соответствующему доступу ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях сокращение объема или исключение эмиссии CO₂;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда сокращение объема эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об объемах эмиссии.
